

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA  
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Organizace městské hromadné dopravy ve městě

Organization of Public Transport in the Town

Student: Petra Gáborová

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Eva Janasová

Ostrava 2012

VŠB - Technická univerzita Ostrava  
Ekonomická fakulta  
Katedra veřejné ekonomiky

## Zadání bakalářské práce

Student: **Petra Gáborová**  
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa  
Studijní obor: 6202R055 Veřejná ekonomika a správa  
Specializace: 00 Veřejná ekonomika a správa  
Téma: **Organizace městské hromadné dopravy ve městě**  
**Organization of Public Transport in the Town**

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Veřejná doprava obcí
3. Analýza městské hromadné dopravy ve městě
4. Zhodnocení zabezpečení městské hromadné dopravy ve městě
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

FOLPRECHT, Jan et al. *Městská hromadná doprava. Vybrané statě*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - TUO, 2005. 107 s. ISBN 80-248-0769-6.

KYNCL, Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. 146 s. ISBN 80-903184-9-5.

ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2008. 280 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Eva Janasová**

Datum zadání: 25.11.2011

Datum odevzdání: 11.05.2012

doc. Ing. Petr Tománek, CSc.  
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová  
děkanka fakulty

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem celou práci, vypracovala samostatně. Přílohy jsem převzala z oficiálních webových stránek dopravce. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

.....

Podpis studentky

## **Poděkování**

Touto cestou děkuji vedoucí bakalářské práce Ing. Evě Janasové, za konzultace, odborné vedení, cenné připomínky a rady. Zároveň děkuji vedoucí oddělení správy dopravy a komunikací Ing. Aleně Lasotové za ochotu a spolupráci.

# Obsah

1 ÚVOD.....	5
2 Veřejná doprava obcí .....	7
2.1 Historie městské hromadné dopravy .....	7
2.2 Dopravní prostředky v ČR .....	10
2.3 Obec .....	13
2.4 Legislativní úprava veřejné dopravy .....	17
3 Analýza městské hromadné dopravy ve městě .....	22
3.1 Město Třinec .....	22
3.2 Třinec jako drážní správní úřad.....	27
3.3 Zajištění dopravní obslužnosti ve městě Třinec .....	29
3.4 Společnost Veolia Transport Morava a.s. ....	34
4 Zhodnocení zabezpečení městské hromadné dopravy ve městě.....	38
4.1 Tržby MHD Třinec.....	38
4.2 Náklady MHD Třinec.....	41
4.3 Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje .....	44
4.4 Rozšíření Integrovaného dopravního systému .....	45
4.5 Jízdenky v Tarifu ODIS .....	46
4.6 Zhodnocení a návrh zlepšení.....	49
Závěr.....	53
Seznam použité literatury .....	55
Seznam zkratk a symbolů.....	58
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	
Seznam obrázků	
Seznam tabulek	
Seznam grafů	

Seznam příloh

Přílohy

# 1 ÚVOD

Téma bakalářské práce jsem si vybrala zejména proto, že jako studentka studující v jiném městě mám potřebu dopravit se do školy, a tudíž se s veřejnou linkovou dopravou setkávám poměrně často. Nicméně městská hromadná doprava tvoří nedílnou součást života většiny obyvatel, ať už velkých měst, či obcí. Rozvoj společnosti je závislý na mobilitě obyvatel, především doprava do zdravotnických zařízení, do vzdělávacích zařízení, do zaměstnání, ale také za kulturou či turistikou. Zabývala jsem se městem Třinec, ve kterém žiji se svými rodiči, a tudíž jsem měla přístup k informacím prostřednictvím Městského úřadu Třinec. Téma je aktuální kvůli poslednímu zvyšování snížené sazby daně z přidané hodnoty vztahující se, mimo jiné, také na hromadnou dopravu, které zapříčinilo zvyšování cen jízdného.

Cílem práce je zaměřit se především na organizaci městské hromadné dopravy ve městě Třinec. Pozornost je také věnována způsobu zajištění dopravní obslužnosti a společnosti, která tuto obslužnost zajišťuje. V neposlední řadě se práce zabývá zhodnocením zabezpečení veřejné dopravy Třince, porovnáním tržeb a nákladů dopravce a popisu Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje, do kterého je město začleněno.

Teoretická část zahrnuje dvě kapitoly, které jsou rozděleny do subkapitol. V první kapitole je stručně vysvětlen pojem veřejná doprava obcí, historie městské hromadné dopravy, která má počátky již ve středověku, kdy bylo využíváno zejména lidské síly, přes velkou průmyslovou revoluci až po po-revoluční období. Další subkapitola rozděluje jednotlivé dopravní prostředky a blíže je specifikuje. Vedle objasnění pojmu obec, který je vymezen na základě zákona o obcích, je pozornost věnována také popisu orgánů obce, samostatné a přenesené působnosti obce. Čtvrtá subkapitola je věnována legislativní úpravě veřejné dopravy, která je rozdělená na národní a evropskou.

Součástí druhé kapitoly je analýza městské hromadné dopravy ve městě Třinec, kterou jsem si v rámci této práce vybrala. První subkapitola popisuje město jako obec s rozšířenou působností, pod kterou spadá 11 okolních obcí, a společně tvoří správní obvod obce s rozšířenou působností, samosprávu města a historii města. Dále se zaměřuji na socioekonomickou analýzu správního obvodu obce s rozšířenou působností Třinec, která poukazuje na ekonomicky aktivní a ekonomicky neaktivní obyvatelstvo, a také jsem provedla demografickou analýzu, kde jsem v rámci této analýzy, na základě posledního sčítání lidu, domů a bytů 2011, rozdělila obyvatelé podle příslušné národnosti, ke které se hlásí. Součástí této demografické analýzy bylo také rozdělení obyvatel dle věkového složení a počet

přistěhovalých a vystěhovalých. Pozornost je věnovává Třinci jako drážnímu správnímu úřadu, spravujícího sedačkovou lanovou dráhu Oldřichovice - Javorový vrch. Dle zákona o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů, je vymezeno zajištění základní a ostatní dopravní obslužnosti ve městě a charakteristika společnosti zabezpečující dopravní obslužnost na území tohoto města.

Třetí, aplikační kapitola je věnována zhodnocení zabezpečení městské hromadné dopravy ve městě Třinec. Především se zaměřuji na tržby a náklady dopravce z MHD Třinec, kde patří i náklady pohonných hmot, které jsou sledovány za předchozí období roku 2009, 2010 a 2011 v jednotlivých měsících. Finanční situace dopravce je zachycena v tabulce a zobrazena graficky. Obsahem této kapitoly je také popis Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje, kde jsou v rámci tohoto systému specifikovány jízdenky v Tarifu ODIS a vývoj cen jízdného.

V závěru jsou shrnuty poznatky, kterých bylo dosaženo v rámci dané problematiky, zhodnocena analýza městské hromadné dopravy města Třinec a finanční situace dopravce poskytujícího veřejné služby.

Stěžejní literaturou pro zpracování teoretické části byla monografie FOLPRECHT, Jan, a kol. Městská hromadná doprava : (vybrané státy). Ostrava : VŠB-TUO, 2005 a ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha : ASPI, a. s., 2008. Dále jsem vycházela ze zákona o obcích (obecní zřízení), Zelené knihy o službách obecního zájmu, zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, zákona o silniční dopravě, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Další informace jsem čerpala z internetových zdrojů dopravce Veolia Transport Morava a.s., z oficiálního webového portálu města Třinec a Českého statistického úřadu, pro vytvoření socioekonomické a demografické studie. Zároveň jsem získávala informace z Městského úřadu Třinec, formou konzultací s vedoucí oddělení správy dopravy a pozemních komunikací.



## 2 Veřejná doprava obcí

Veřejná doprava obcí, na rozdíl od silniční, železniční, letecké a vodní přepravy, není dopravní systém, ale jedná se o segment veřejné dopravy. V rámci tohoto segmentu se setkáváme s více druhy dopravy. Těmi základními jsou kolejová doprava a silniční doprava, mezi kterými mohou být různé přechodové formy. Mezi tyto základní segmenty veřejné dopravy patří také vodní doprava. Města s více než 10 000 obyvateli (výjimkou jsou města, která mají horská střediska nebo lázně, kde je potřeba zabezpečení dopravy mnohem vyšší, jelikož vedle stálých obyvatel jsou zde další uživatelé, kteří přijeli za turistikou či lázeňstvím), mají linkovou dopravu. Pod pojmem linková doprava si představíme uspořádání dopravy do denních špiček. Tyto tarify bývají jednotné, a to na celém území města i sídelního celku, často s různými variantami.

Město má na starost nejen financování, ale také odpovědnost. Město při realizaci hromadné dopravy musí počítat i s individuální dopravou, která často komplikuje provoz ve městě, zejména v denních špičkách. Městská hromadná doprava je vlastně jakési spojení městské a příměstské, popřípadě také místní dopravy. Nejlepší případ nastane, dojde-li k úplné integraci rozsáhlého souvisejícího území.<sup>1</sup>

### 2.1 Historie městské hromadné dopravy

Veřejná doprava existovala takřka od nepaměti. Využívaly se například nosítka nebo dvojkolky, ale většinou za pomoci lidské síly. Dalo by se říci, že ve středověku byly hlavním dopravním prostředkem především nohy. Byly to buď nohy vlastní, nebo také cizí a v některých případech koňské. Tento druh přepravy osob, tedy za pomoci kočí, byla zavedena v Praze v roce 1570. Toto datum se pojí se vznikem kočovských cechů. Provozovatelé tohoto druhu dopravy měli obvykle jeden pár koní.<sup>2</sup>

#### Průmyslová revoluce

Konec 17. století se pojí s velkou průmyslovou revolucí. Průmyslová revoluce znamená změnu ve výrobě, a to z manufakturního stadia výroby ke strojové velkovýrobě. James Watt

---

<sup>1</sup> ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha : ASPI, a. s., 2008, 280 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

<sup>2</sup> FOLPRECHT, Jan, a kol. *Městská hromadná doprava : (vybrané státy)*. Ostrava : VŠB-TUO, 2005. 107 s. ISBN 80-248-0769-6.

v roce 1781 vynalezl parní stroj, který se později uplatnil i v dopravě. Změna výroby zapříčinila velký příliv pracovních sil do měst.

Tento příliv pracovních sil znamenal postupnou přeměnu měst ve velkoměsta, a tím potřebu hromadné dopravy. V roce 1622 se poprvé v Paříži objevila přeprava osmisedadlovými vozy, které jezdily po pravidelných trasách.

V Londýně v roce 1625 byla zavedena doprava menšími vozy, které byly taženy jedním koněm. V Praze byl tento druh dopravy zaveden v roce 1854. To vše se dalo považovat za počátky veřejné dopravy, avšak rozmach nastal v 18. století. Postupně se přešlo ke čtyřsedadlovým kočárům se sedadly proti sobě, kde už byli zapřáhnuti dva koně.<sup>3</sup>

### **Historické milníky městské hromadné dopravy**

#### *Koňské omnibusy*

Historicky první omnibusy se objevily v roce 1662 v Paříži. V tomto roce je známý vědec Blaise Pascal zavedl, a tím byla poprvé zavedena pravidelná doprava. Koňské omnibusy jsou vlastně klasické kočáry. Tento trend veřejné dopravy se udržel do roku 1675 a k obnově došlo na počátku 19. století. V českých zemích se poprvé objevily v roce 1829, a to v Praze.<sup>4</sup>

#### *První parní vozy*

V roce 1830 nastala první změna v pohonu, kdy se přešlo na parní pohon. V Londýně byla zavedena veřejná doprava parními vozy. Tato doprava však byla pomalá a ne příliš bezpečná.

V tomto období došlo také k jiné změně. Souběžně totiž byl propojen koňský pohon s kolejí a vznikla koňská tramvaj. Obyvatelé New Yorku se mohli poprvé v roce 1832 svést koňskou tramvají. V českých zemích jsme mohli spatřit koňskou tramvaj v roce 1869 v Brně.

Koňské tramvaje nahradily parní tramvaje za pomoci parního pohonu a kolejí. Tato inovace se jako první zrodila roku 1859 v USA. U nás toto prvenství mělo Brno, které tento druh dopravy začalo využívat v roce 1884.

---

<sup>3</sup> FOLPRECHT, Jan a kol.(2005).

<sup>4</sup> ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. (2008).

## *Metro*

Dalším historickým mezníkem ve vývoji městské dopravy byl rok 1863. V tomto roce vznikla v Londýně první dráha označována jako metro. Z počátku s parním pohonem, k elektrizaci došlo postupem času. Metro se poprvé v Československu objevilo roku 1974 v Praze.

## *Pozemní lanovka*

Dalším prostředkem byla pozemní lanovka nebo také kabelová tramvaj, která v dnešní době funguje jako turistická atrakce v San Franciscu. Byla zavedena v roce 1873 s parním pohonem. U nás byla sestrojena Františkem Křižíkem v roce 1891.<sup>5</sup>

## *Elektrifikace*

Na výstavě v roce 1879 v Berlíně poprvé předvedl Ernst Werner von Siemens<sup>6</sup> první elektrickou dráhu. Tento objev přinesl změny v dopravě v roce 1881, kdy byla v Berlíně zrealizována elektrická trať již zmiňovaným Siemensem. Tato elektrifikace se dál přesouvala do USA a Rakouska. V Čechách byl průkopníkem František Křižík.<sup>7</sup>

## *Silniční vozidla*

Přelom století byl ve znamení silniční dopravy, která se začala roku 1899 rozvíjet. První autobusová linka vznikla v Londýně roku 1899. V Praze vznikla první autobusová linka v roce 1908. Siemens se také pokoušel o kombinace silničního vozidla a elektrického vedení, avšak jeho pokusy byly neúspěšné.

První trolejbus následně sestrojil Max Schiemann<sup>8</sup> v roce 1901. V roce 1909 se první trolejbusy objevily i v českých zemích. Do konce 19. století byly tramvaje dominantou ve veřejné dopravě, odhaduje se na 3 000 tramvajových sítí. Po válce dochází k radikální změně. Dochází k úpadku městské hromadné dopravy (dále jen MHD), a to v důsledku rozvoje individuální dopravy a zanedbalému stavu tramvajových sítí. K rozvoji docházelo pouze u metra, které se jako jediné udrželo.

---

<sup>5</sup> ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. (2008).

<sup>6</sup> Německý elektroinženýr a vynálezce

<sup>7</sup> FOLPRECHT, Jan a kol. (2005).

<sup>8</sup> Německý elektrotechnik a spolumajitel společnosti pro bezkolejové vlaky Max Schiemann & Co

## **Druhá světová válka**

V období kolem druhé světové války byl největší rozvoj trolejbusové dopravy. V Evropě byl velký nedostatek ropy a z domácích zdrojů bylo možno vyrábět elektřinu. Po druhé světové válce se situaci ani nadále nezlepšovala. V západních zemích světa pokračoval úpadek veřejné dopravy, zejména likvidace tramvajové dopravy, která byla nahrazována metrem a autobusy. Tato postupná likvidace byla zapříčiněna zejména rozmachem individuální automobilové dopravy. K vývoji veřejné dopravy docházelo pouze v zemích východní a střední Evropy a SSSR.<sup>9</sup> K růstu elektrické MHD přispělo zejména období ropných krizí.

## **Po revoluční období**

Po revoluci, kolem roku 1990 se trend úpadku veřejné dopravy opakuje. Lidé více využívají individuální automobilovou dopravu. V období 60. a 70. let dochází mnohem častěji k problémům s individuální automobilovou dopravou, která často kolabuje, a to zejména v západních městech. Právě z tohoto důvodu se začíná více prosazovat veřejná doprava. Dochází k návratu tramvajové dopravy.<sup>10</sup>

## **2.2 Dopravní prostředky v ČR**

V této podkapitole bude rozdělena technická základna městské hromadné dopravy a popsány jednotlivé dopravní prostředky, mezi které patří metro, tramvaje, trolejbusy, autobusy a nekonvenční doprava. Dopravní prostředky jsou důležitou součástí technické základny hromadné dopravy.

Technickou základnu dělíme na mobilní technickou, mezi které patří dopravní prostředky, a na stabilní technickou základnu, kde patří dopravní cesty a dopravní zařízení a stavby.<sup>11</sup>

Následující obrázek přehledně zobrazuje technickou základnu MHD.

---

<sup>9</sup> Svaz sovětských socialistických republik

<sup>10</sup> ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. (2008).

<sup>11</sup> FOLPRECHT, Jan, a kol. (2005).

## Obr. 2.1 Dopravní prostředky MHD



Zdroj: (Folprecht, Jan.; 2005), vlastní zpracování.

### *Metro*

Metro se nachází pouze v Praze a tvoří velkou součást městské hromadné dopravy. Vzhledem k počtu obyvatel přepraví denně přibližně 1,5 milionů cestujících. Pražské metro bylo zavedeno v roce 1974. Metro je síť podzemní dráhy a provozuje jej Dopravní podnik hlavního města Prahy a.s. V roce 1974 byl historicky otevřen úplně první úsek podzemní dráhy. Jelikož je páteří dopravou hlavního města Prahy, tak i nadále se jeho síť rozšiřuje. Metro má v současnosti tři linky, které jsou označeny písmeny a barvami. Trasa A je označena zelenou barvou a je zároveň nejkratší. Trasa B je označována žlutou barvou. Je dlouhá 25 km a na této trase se nachází 24 stanic a je nejdelší. Linka C má červené označení a je dlouhá 22,7 km. Na této trase se přepraví největší počet cestujících. Pražské metro má celkem 57 stanic.<sup>12</sup>

### *Tramvaj*

Tramvajová doprava je používána v městské hromadné dopravě. Je to druh kolejové dopravy, která je vedena po silnicích. V dnešní době jsou tramvaje poháněny elektřinou. V dřívějších dobách to byly tramvaje poháněné koňskými silami, poté se přešlo k tramvajím poháněným parním pohonem. Tramvajové koleje jsou vedeny vedle silnice, aby nebránily provozu. V České republice je celkem 8 měst, která mají tramvajovou síť. Ta největší se nachází bez pochyby v hlavním městě Praha. Dále to jsou Brno, Ostrava, Plzeň, Liberec, Most, Litvínov a Olomouc.

---

<sup>12</sup> MAPAMETRA. *Trasy a stanice metra v Praze* [online]. 2008 [cit. 2011-11-22]. Dostupné z: <<http://www.mapametra.cz/>>.

### *Trolejbus*

Jedná se o dopravní prostředek, ale zároveň se jedná o drážní vozidlo. Vzhledově lze přirovnat k autobusu. Trolejbus a autobus se liší v pohonu. Zatímco autobus jezdí za pomoci naftového motoru, trolejbusy jezdí za pomoci elektromotoru, který ke své činnosti potřebuje elektrický proud. V České republice je velice rozvinuto používání tzv. duobusů. Duobusy znamená kombinace hybridního trolejbusu a hybridního pohonu. Tato kombinace umožňuje jízdu tam, kde není trolejové vedení.<sup>13</sup>

### *Autobus*

Autobusy můžeme charakterizovat jako nezávislé dopravní prostředky. Jsou velice přizpůsobivé, dojde-li ke změně přepravních nároků. Díky dobré konstrukci a vybavení autobusů se zvyšuje obsaditelnost autobusu, jelikož se zvětší prostor pro stojící cestující a sníží se počet míst k sezení. Autobusy mohou být používány jako jediný dopravní prostředek na všech sítích MHD, nebo se může jednat o koordinace s dalšími druhy dopravy. Autobusy mohou v případě jakékoliv poruchy či nehody popřípadě opravy nahradit jiný druh dopravy.

Autobusy můžeme rozdělit podle typu karoserie na velký (obsaditelnost 23 a více míst) a malý autobus (obsaditelnost 9 až 22 míst). Také lze dělit podle použití na městský, meziměstský a dálkový. Městský je charakteristický širokými dveřmi, které umožňují rychlý nástup a výstup cestujících. Meziměstský má jedny až dvojice dveře a také jsou zde dvoumístná sedadla, která jsou umístěna po obou stranách autobusu. Dále se dělí autobusy podle typu provedení, a to na kloubové, jedná se o dvoudílnou karoserii a dvoupodlažní, kde mohou cestující cestovat ve dvou podlažích.<sup>14</sup>

### *Nekonvenční doprava*

Nekonvenční doprava se liší od ostatních způsobů dopravy především uspořádáním cest, také konstrukce vozidel je jiná a rozdíl je i v systému organizace této dopravy.

Mezi nekonvenční dopravu patří visuté dráhy, lanové dráhy, nadzemní dráhy, pásová doprava a potrubní doprava.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. (2008).

<sup>14</sup> FOLPRECHT, Jan, a kol. (2005).

<sup>15</sup> ONDŘÍŠKOVÁ, Iva; KONVIČNÁ, Iveta; NENIČKA, Dušan. Silniční doprava : Učební text pro 1. ročník SOŠ KYJOV. *Silniční doprava-učební text* [online]. 2005, [cit. 2011-11-22]. Dostupný z: <[www.sossoukyjov.cz/.../Silniční%20doprava%20-%20učební%20text...](http://www.sossoukyjov.cz/.../Silniční%20doprava%20-%20učební%20text...)>

## 2.3 Obec

Obec by se dala charakterizovat dle zákona č. 128/2000 Sb. o obcích (obecní zřízení), jako samosprávné společenství občanů. Obec je právnickou osobou a tvoří základ místní samosprávy. Vystupuje v právních vztazích svým jménem a přebírá veškerou odpovědnost, která z těchto vztahů vyplývá.

Obec může být rozdělena na města, městyse či statutární města. Městem se stává obec, která má alespoň 3 000 obyvatel a pokud předseda Poslanecké sněmovny po vyjádření vlády tak na návrh obce stanoví. Pokud obec byla městem přede dnem 17. května 1954 a pokud požádá předsedu Poslanecké sněmovny, je městem. Městysem se stává obec, stanoví-li tak předseda Poslanecké sněmovny po vyjádření vlády.

Statutární města jsou vyjmenována v zákoně o obcích. Těmito městy jsou Kladno, České Budějovice, Plzeň, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Liberec, Hradec Králové, Pardubice, Jihlava, Brno, Zlín, Olomouc, Přerov, Chomutov, Děčín, Frýdek-Místek, Ostrava, Opava, Havířov, Most, Teplice, Karviná a Mladá Boleslav. Statutární města mohou svá území členit na městské obvody nebo městské části.

### Orgány obce

Obec samostatně spravuje zastupitelstvo obce.

Dalšími orgány jsou:

- rada obce,
- starosta,
- obecní úřad,
- zvláštní orgány obce.

#### *Zastupitelstvo obce*

Počet členů zastupitelstva obce se odvíjí zejména od počtu obyvatel obce a velikosti územního obvodu. Obec do 500 obyvatel má 5 až 15 členů zastupitelstva, obec nad 500 do 3000 obyvatel na 7 až 15 členů, obec s počtem obyvatel nad 3 000 do 10 000 má 11 až 25 členů, obec nad 10 000 do 50 000 obyvatel má 15 až 35 členů zastupitelstva, obec nad 50 000 do 150 000 obyvatel má 25 až 45 členů a obec s počtem obyvatel nad 150 000 má 35 až 55 členů zastupitelstva. Zastupitelstvo se zabývá záležitostmi, které spadají do samostatné působnosti obce. Zastupitelstvo volí ze svých členů starostu obce, místostarosty a další členy

radu obce, a také je z funkce odvolává. Taktéž si zastupitelstvo může zřídit výbory, jako své iniciativní a kontrolní orgány.

#### *Rada obce*

Výkonným orgánem obce je rada obce, která je v samostatné působnosti odpovědná zastupitelstvu. Rada obce může rozhodovat, ale pouze v přenesené působnosti, pokud tak stanoví zákon. Skládá se ze starosty, místostarosty a další členové rady jsou pak voleni z členů zastupitelstva obce. Počet členů rady obce musí být lichý a tvoří ji nejméně 5 a nejvýše 11 členů. Rada obce může zabezpečovat hospodaření obce podle schváleného rozpočtu, může provádět rozpočtová opatření, ale pouze v rozsahu, které stanovilo zastupitelstvo obce. Dále pak může vydávat nařízení obce, projednávat a řešit návrhy, připomínky, které mohou předložit členové zastupitelstva či komise rady obce. Rada obce má pravomoc schvalovat organizační řád obecního úřadu, může zřídit či zrušit komise rady obce, jmenovat a taktéž odvolávat jejich předsedy a členy z funkce.

#### *Starosta*

Funkce starosty je zejména zastupovat obec navenek. Zastupitelstvo volí ze svých členů starostu a místostarostu. Starosta je odpovědný za včasné přezkoumání hospodaření za předchozí kalendářní rok a také za informovanost veřejnosti. Pokud obec nemá tajemníka, zabezpečuje starosta výkon přenesené působnosti.

#### *Obecní úřad*

Dalším orgánem obce je Obecní úřad, který tvoří starosta, místostarosta a tajemník obecního úřadu, pokud je tato funkce zřízena, a dále to jsou zaměstnanci obecního úřadu. Starosta stojí v čele obecního úřadu. Pro jednotlivé úseky činnosti může rada obce zřídit odbory a oddělení. V samostatné působnosti obecní úřad plní úkoly uložené zastupitelstvem nebo radou obce.

Obecní úřad také pomáhá výborům a komisím při výkonu jejich činnosti a rozhoduje v případech, které mu stanovuje tento nebo zvláštní zákon.

#### *Zvláštní orgány obce*

Zvláštními orgány obce jsou komise rady obce a výbory zastupitelstva obce. Výbory všechny své názory a návrhy předkládají zastupitelstvu. Zastupitelstvo vždy zřizuje finanční a kontrolní výbor. Pokud v obci žije, podle posledního sčítání lidu, přinejmenším 10 % občanů, kteří se hlásí k jiné národnosti než české, zřizuje zastupitelstvo obce výbor pro národnostní menšiny. Výbor plní úkoly, kterými jej zastupitelstvo pověřilo.



Komise zřizuje rada obce, jako své iniciativní a poradní orgány. Stejně jako výbory, také komise předkládají svá stanoviska a návrhy radě obce. Za své činnosti komise odpovídá radě obce, v přenesené působnosti odpovídá starostovi obce.

Obec může spravovat své záležitosti v samostatné působnosti nebo v přenesené působnosti. Do samostatné působnosti obce podle zákona č. 128/2000 Sb. o obcích patří záležitosti, které jsou především v zájmu obce a v zájmu občanů dané obce. O věcech, které patří do samostatné působnosti obce, rozhoduje zastupitelstvo obce. Zastupitelstvo obce rozhoduje především o schvalování programů rozvoje obce, dále také schvaluje rozpočet a závěrečný účet obce. Zastupitelstvo může zřizovat i rušit příspěvkové organizace a organizační složky obce a schvalovat jejich zřizovací listiny, může rozhodovat o založení nebo rušení právnických osob, navrhnout zástupce obce do ostatních orgánů obchodních společností, vydávat obecně závazné vyhlášky, apod. V přenesené působnosti rozlišujeme míru přenesení státní správy. Rozlišujeme obec, obec s matričním úřadem, obec se stavebním úřadem, obec s pověřeným obecním úřadem a obec s rozšířenou působností.<sup>16</sup>

Pro lepší přehlednost jsou v následující tabulce popsány základní údaje o krajích, zejména počet obcí s rozšířenou působností, obce s pověřeným obecním úřadem, obce včetně vojenských újezdů, městské obvody a městské části a části obce.

---

<sup>16</sup> Zákon č. 128 ze dne 12. Dubna 2000 o obcích (obecní zřízení). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 38, s. 1738-1757. Dostupný také z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=128/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=128/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

**Tab. 2.1 Základní údaje o krajích - počty územních a správních jednotek**

Název kraje	Okresy	Obce s rozšířenou působností	Obce s pověřeným OÚ	Obce (včetně vojenských újezdů)	Městské obvody a části	Části obce
Hlavní město	x	x	x	1	57	112
Středočeský kraj	12	26	55	1 145	0	2 791
Jihočeský kraj	7	17	37	623	0	1 980
Plzeňský kraj	7	15	35	501	10	1 538
Karlovarský kraj	3	7	14	132	0	518
Ústecký kraj	7	16	30	354	4	1 150
Liberecký kraj	4	10	21	215	2	761
Královehradecký kraj	5	15	35	448	0	1 074
Pardubický kraj	4	15	26	451	8	991
Vysočina	5	15	26	704	0	1 402
Jihomoravský	7	21	34	673	29	902
Olomoucký kraj	5	13	20	398	0	767
Zlínský kraj	4	13	25	305	0	438
Moravskoslezský kraj	6	22	30	299	32	623
<b>Česká republika</b>	<b>76</b>	<b>205</b>	<b>388</b>	<b>6 249</b>	<b>142</b>	<b>15 047</b>

Zdroj: Vlastní zpracování dle statistické ročenky ČSÚ: <http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/p/1381-09>

Z tabulky je zřejmé, že celkový počet obcí včetně vojenských újezdů na území České republiky je 6 249. Obcí s rozšířenou působností je 205 a obcí s pověřeným obecním úřadem je 388. Celkový počet okresů je 76. Městských obvodů a městských částí je na našem území celkem 142 a celkový počet částí obce je 15 047.

## 2.4 Legislativní úprava veřejné dopravy

### Definice veřejné služby

V naší legislativě se nenachází jednoznačná definice veřejné služby, přestože po přístupu České republiky k Evropské unii se s tímto pojmem setkáváme stále více. Zjednodušeně by se termín veřejné služby dal charakterizovat jako služba ve veřejném nebo obecném zájmu. Služba ve veřejném zájmu je vytvářena, organizována a usměrňována orgánem veřejné správy, který zabezpečuje potřeby veřejnosti. Pojem veřejný zájem lze definovat jako požadavky společnosti, respektive občanů.<sup>17</sup>

Zelená kniha o službách obecného zájmu poukazuje na terminologické rozdíly a odlišnosti ve významu v členských státech Evropské unie, které vedly v diskuzích na této úrovni k nedorozuměním. Každý členský stát používá rozdílné termíny v oblasti zabývající se službami obecného zájmu. V úvahu se berou rozdíly mezi termínem „služby obecného zájmu“ a „služby obecného hospodářského zájmu“. Pojem „služby obecného zájmu“ nelze nalézt v této smlouvě, a tudíž je odvozen z praxe Společenství od pojmu „služby obecného hospodářského zájmu“, má širší význam a pokrývá tržní i netržní služby, které jsou veřejnými orgány klasifikovány jako služby obecného zájmu a podléhají určitým povinnostem veřejné služby.<sup>18</sup>

### Národní legislativa

Mezi nejdůležitější národní legislativu, upravující veřejnou dopravu patří:

- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů,
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

Podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, má stát, kraj a obec povinnost zabezpečovat dopravní obslužnost a také linkovou

---

<sup>17</sup> JECH, Jaromír. Veřejné služby obce. [online]. 2012, [cit. 2012-03-07]. Dostupné z: <http://www.vzdelanyzastupitel.cz/data/fileBank/b6901068-e0b5-4f0b-bb09-8c4866a39240.pdf>.

<sup>18</sup> KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. KOM (2003): *Zelená kniha o službách obecného zájmu ze dne 21.5. 2003* [online]. 2003, [cit. 2012-03-07]. Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES03/dok6\\_03.pdf](http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES03/dok6_03.pdf)

dopravu. Pojem dopravní obslužnost znamená, že obec musí zajistit dopravu dětí do škol a jiných školních zařízení, zabezpečit dopravu k orgánům, které vykonávají veřejnou moc, pracujících do zaměstnání, dopravu do zdravotnických zařízení, které poskytují základní zdravotní péči. Dále také musí zabezpečovat dopravu za kulturou a za rekreací.

V samostatné působnosti si obec stanoví rozsah dopravní obslužnosti. Obec zajišťuje dopravní obslužnost veřejnou drážní osobní dopravou nebo linkovou dopravou a nebo také může dojít k jejich propojení. Dopravní obslužnosti obec zajišťuje nejen ve svém území, ale také na území, které má kraj nad svůj rámec.

Obec si může zajišťovat dopravní obslužnost sama, nebo může s dopravci, kteří provozují dopravu podle jiných právních předpisů, uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících. Objednavatel služeb může uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících, s přímo použitelným předpisem Evropských společenství, s dopravcem, který byl vybrán na základně nabídkového řízení. Tato smlouva však není veřejnoprávní smlouvou. Zahájení nabídkového řízení je v době uveřejnění oznámení, že bylo zahájeno nabídkové řízení. Toto oznámení je výzvou pro neomezený počet dopravců, kteří mohou podávat nabídky a prokazovat schopnost plnit požadované kvalifikace. Objednavatel uveřejňuje oznámení o zahájení nabídkového řízení v informačním systému. Dále si objednavatel vybere na základě výsledků nabídkového řízení dopravce, který měl ekonomicky nejvýhodněji vyhodnocenou nabídku.<sup>19</sup>

Podle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě je linková osobní doprava charakterizována jako pravidelné poskytování přepravních služeb, a to na určité trase dopravní cesty. Na této určené trase cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách. Linková doprava může být provozována formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy. V linkové dopravě jsou přepravní služby nabízeny na základě předem vyhlášených podmínek. Zvláštní linková doprava je doprava pouze vybraných skupin cestujících a zároveň vyloučení ostatních osob.

Provozovatel silniční dopravy, nebo-li dopravce, je právnická či fyzická osoba provozující silniční dopravu pro potřebu cizích nebo vlastní potřebu. Tuzemským dopravcem je fyzická osoba, která má trvalý pobyt v České republice. Tuzemským dopravcem může být také

---

<sup>19</sup> Zákon č. 194 ze dne 20. Května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210-2213. Dostupný také z: [www.mvcr.cz/soubor/sb065-10-pdf.aspx](http://www.mvcr.cz/soubor/sb065-10-pdf.aspx). ISSN 1211-1244.

právnícká osoba se sídlem na území České republiky a provozující dopravu silničními motorovými vozidly, která jsou evidována v České republice. Okresní úřady jsou podle tohoto zákona dopravními úřady.

Jízdní řád a jeho změnu ve veřejné linkové dopravě předkládá dopravnímu úřadu dopravce. Dopravní úřad může z důvodu veřejného zájmu jízdní řád pozměnit, a to i v době jeho platnosti.<sup>20</sup>

Ministerstvo dopravy a spojů vydalo vyhlášku č. 175 ze dne 15. Června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. Tato vyhláška předepisuje podmínky pro přepravu cestujících, jejich zavazadel, věcí či zvířat ve veřejné drážní osobní dopravě a ve veřejné silniční osobní dopravě. Tato vyhláška také ustanovuje podmínky jedné přepravní smlouvy mezi více dopravci.

Po uzavření přepravní smlouvy týkající se přepravy osob vzniká závazkový právní vztah mezi dopravcem a cestujícím. Obsahem tohoto vztahu je zejména závazek dopravce, který je odpovědný za přepravu cestujícího z nástupní stanice do stanice cílové. Tato přeprava musí být uskutečňována spoji, které jsou uvedeny v jízdním řádu, a to řádně a včas. Cestující je povinen dodržovat přepravní podmínky a uhradit jízdné. Pro kontrolu uzavření přepravní smlouvy se považuje jízdní doklad. Jízdním dokladem může být jízdenka, kterou si cestující koupil pouze pro jednotlivou jízdu, nebo jízdenka časová, která opravňuje cestujícího k více jízdám, avšak pouze po dobu platnosti jízdenky a ve vymezeném rozsahu.

Ve vozidle má cestující právo na obsazení pouze jednoho volného místa k sezení. Cestující, kteří mají omezenou schopnost pohybu nebo orientace, mají přednost k sezení na místech, která jsou ve vozidle pro přepravu těchto osob vyznačena a vyhrazena.<sup>21</sup>

## **Evropská legislativa**

Mezi Evropskou legislativu zabývající se veřejnou dopravou patří zejména:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici,
- Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility,

---

<sup>20</sup> Zákon č. 111 ze dne 26. Dubna 1994 o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1157. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1994/sb37-94.pdf>.

<sup>21</sup> Sbírka zákonů č. 175 ze dne 15. Června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 54, s. 2535-2537. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb054-00.pdf>.

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

V Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, jsou stanoveny cíle Bíle knihy Komise s názvem „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“. Tyto cíle spočívají v zaručení bezpečné, účinné a zároveň vysoce kvalitní služby v přepravě cestujících, a to prostřednictvím regulované hospodářské soutěže. Regulovaná hospodářská soutěž má rovněž zajistit transparentnost a fungování veřejných služeb v přepravě cestujících. Vše by mělo být s ohledem zejména na faktory sociální a environmentální a faktory regionálního rozvoje, nebo s cílem nabídnout cestujícím zvláštní tarifní podmínky. Tyto zvláštní podmínky platí například pro důchodce.

Velké množství členských států přijalo právní předpisy, které upravují alespoň část trhu veřejné dopravy. Tyto právní předpisy upravují udělování výlučných práv a uzavírání smluv, které se týkají veřejných služeb, zejména na základě transparentnosti a spravedlivého výběrového řízení. Následkem toho začal růst obchod mezi členskými státy a dnes někteří dopravci poskytují veřejné služby, které slouží k přepravě cestujících ve více členských státech.

Zkušenosti a studie členských států dokazují, že existence hospodářské soutěže vede k tomu, že provozovatele veřejné dopravy poskytují lákavější, modernější a levnější služby.

Příslušné orgány, které jsou odpovědné za organizaci sítě veřejné dopravy, mohou provozovat nejen dopravní služby, ale také další činnosti. Příslušné orgány mohou jednotlivé činnosti a povinnosti vykonávat samy, nebo je mohou delegovat úplně nebo jen částečně na třetí osobu.

Smlouvy uzavřené na subdodávku mohou přispět k účinnější přepravě cestujících. Umožňují také účast jiných podniků mimo provozovatele veřejných služeb, se kterým již byla smlouva o veřejných službách uzavřena. Příslušné orgány, s ohledem na co nejefektivnější využití veřejných financí, by měly mít možnost si sami stanovit podmínky pro uzavírání subdodavatelských smluv v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících.

Orgán veřejné správy musí vybrat provozovatele veřejných služeb, které jsou v souladu s právem Společenství, v případě, že se orgán veřejné správy rozhodne svěřit poskytování služeb obecného zájmu třetí osobě.

V případě, že existuje nebezpečí přerušení poskytování veřejných služeb, příslušné orgány by měly být zmocněny zavádět krátkodobá mimořádná opatření, než dojde k uzavření nové smlouvy o veřejných službách.

Náhrada nákladů, které příslušné orgány poskytují za veřejné služby, musí být vypočítána způsobem, který vyloučí nadměrnou kompenzaci. Pokud chce příslušný orgán uzavřít smlouvu týkající se veřejných služeb bez nabídkového řízení, měl by také dodržovat pravidla, které zajišťují, že náhrada nákladů je přiměřená a zohledňuje požadavky na účinnost a kvalitu služeb.

Toto nařízení má definovat, jak mohou příslušné orgány zasahovat v souladu s pravidly práva Společenství do odvětví týkající se veřejné přepravy cestujících, aby zajišťovaly poskytování služeb v obecném zájmu.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1370/2007 ze dne 23. Října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č.1191/69 a č. 1107/70. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2007. Dostupný také z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/9CCA9511-3CC4-408E-826A-961FA0047A6D/0/narizeniPSO.pdf>

### 3 Analýza městské hromadné dopravy ve městě

Tato kapitola se zaměří na analýzu městské hromadné dopravy ve městě Třinec. První podkapitola popisuje město, jeho historii a důležité mezníky, části obce, samosprávu obce apod. Další podkapitola se snaží vymezit působnost drážního správního úřadu vykonávanou dle zákona o dráhách obci Třinec. Podkapitola třetí specifikuje zajištění městské hromadné dopravy podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a poslední podkapitola se zabývá společností Veolia Transport Morava a.s., která zabezpečuje městskou hromadnou dopravu na území města Třinec.

#### 3.1 Město Třinec

Město Třinec je průmyslovým městem na Jihovýchodě České republiky, které se nachází blízko hranice s Polskem. Právě proto bylo město tématem sporů Polska s Československem. První takovýto spor byl již v roce 1918 až 1920 a druhý chvíli před propuknutím druhé světové války. Město je obklopeno horami Moravskoslezských a Slezských Beskyd. Javorový vrch, který se tyčí ve výši 1032 m n.m., je dominantou. Okolí města obklopují krásná údolí, která dokáží přilákat milovníky přírody, pěší turistiky, cyklistiky nebo také lyžaře či běžkaře.

#### Obr 3.1 Znak města Třinec



Zdroj: [www.trinecko.cz](http://www.trinecko.cz) (2012)

Rozloha města je 85 km<sup>2</sup>. Město má přibližně 37 000 obyvatel a je rozděleno do 13 městských částí, kterými jsou: Lyžbice, Dolní Lištná, Horní Lištná, Oldřichovice, Karpentná, Tyra, Guty, Nebory, Kanada, Kanská, Kojkovice, Osůvky a Staré město. Za centrum města je považována městská část Lyžbice, především kvůli sportovní, kulturní a občanské vybavenosti. V rozmezí 1956 až 1977, bylo v Lyžbicích vystavěno sídliště na základě



projektu ateliéru Ing. arch. Křeliny z Hradce Králové a v současnosti zde žije asi 18 000 obyvatel.

Podle správního rozdělení spadá Třinec pod okres Frýdek-Místek. Třinec, je obec s rozšířenou působností, pod kterou patří okolních 11 obcí a tvoří správní obvod obce s rozšířenou působností (dále jen SO ORP). Těmito obcemi jsou: Bystřice, Hnojník, Komorní Lhotka, Košariska, Nýdek, Ropice, Řeka, Smilovice, Střítež, Vělopolí a Vendryně. Celkový počet obyvatel SO ORP je přibližně 55 500.<sup>23</sup>

## **Samospráva města**

Samosprávu města Třinec provádějí tyto orgány:

- zastupitelstvo města,
- rada města,
- starosta,
- obecní úřad,
- komise Rady města,
- výbory Zastupitelstva města.

Město spravuje zastupitelstvo obce s celkovým počtem 33 členů. Výkonným orgánem obce je rada obce s celkovým počtem 11 členů. V čele rady obce je starostka města RNDr. Věra Palkovská a místostarostové: Mgr. Ivo Kaleta, Ing. Ivo Kantor a PhDr. Milada Hejmejová, další členové rady jsou voleni z řad zastupitelstva obce.<sup>24</sup>

Obecní úřad je tvořen starostkou města, místostarosty, tajemníkem obecního úřadu a zaměstnanci úřadu. Městský úřad se dělí na 2 oddělení a 11 odborů.

Mezi další orgány obce patří komise a výbory města. Třinec má celkem 10 komisí, jimiž jsou: Majetková komise, Bytová komise, Komise životního prostředí, Finanční komise, Komise dopravy, Sociálně-zdravotní komise, Komise pro výchovu a vzdělávání, Komise pro kulturu a sport, Komise pro činnost Městské policie Třinec, Komise prevence kriminality, a 9 výborů. Výbory jsou rozděleny na: Finanční výbor, Výbor pro národnostní menšiny,

---

<sup>23</sup> HRUŠKA-TVRDÝ Libor a kol. *Sociodemografická studie města Třinec*. Proces- Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o. 2011. [online]. 2012, [cit. 2012-03-23]. Dostupné z: <http://www.trinecko.cz/mesto/Sociodemograficka%C3%A1%20studie.pdf>

<sup>24</sup> MĚSTO TŘINEC- OFICIÁLNÍ WEBOVÝ PORTÁL. *Zastupitelstvo města*. [online]. 2012, [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://trinecko.cz/vedeni/zastupitele.php?id=zastupitele>.

Kontrolní výbor, Výbor pro strategický rozvoj města, Osadní výbor Nebory, Osadní výbor Guty, Osadní výbor Karpentná, Osadní výbor Konská-Osůvky a Osadní výbor Oldřichovice.<sup>25</sup>

Třinec má úřad práce, finanční a městský úřad, který má statut pověřeného úřadu pro celý nedaleký region.

### **Historie Třince**

Obec Třinec vznikla ve 14. století. V roce 1839 byly založeny Třinecké železářny, což bylo klíčovou událostí v historii této obce. V letech 1869-1871 byla vybudována Košicko-bohumínská železniční dráha, která měla pozitivní vliv na rozvoj železáren, celé obce a následný rozvoj veřejných institucí. Na základě mírové dohody s Polskem a rozhodnutím komise velvyslanců byl Třinec v roce 1920 připojen k České republice.<sup>26</sup>

### **Socioekonomická analýza správního obvodu obce s rozšířenou působností Třinec**

Následující tabulka uvádí celkový počet obyvatel, ekonomicky aktivní obyvatelstvo, počet zaměstnaných, nezaměstnaných a celkový počet ekonomicky neaktivního obyvatelstva v Třinci a okolních obcích. V celém správním obvodu, má Třinec docela silné ekonomické postavení. Důkazem je poměrně vysoký počet zaměstnaných.

---

<sup>25</sup> MĚSTO TŘINEC- OFICIÁLNÍ WEBOVÝ PORTÁL. *Přehled komisí Rady města Třince platný od 29. 11. 2010.* [online]. 2012, [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://trinecko.cz/komise.php?id=komise>.

<sup>26</sup> MĚSTO TŘINEC- OFICIÁLNÍ WEBOVÝ PORTÁL. *Ve zkratce.* [online]. 2012, [cit. 2012-03-20]. Dostupné z: [http://trinecko.cz/mesto/?id=ve\\_zkratce](http://trinecko.cz/mesto/?id=ve_zkratce).

**Tab. 3.1 Základní charakteristiky správního obvodu obce s rozšířenou působností Třinec**

Název obce	Celkový počet obyvatel	Ekonomicky aktivní	Zaměstnanost	Nezaměstnanost	Ekonomicky neaktivní
Bystřice	5 267	2 520	2 318	202	2 565
Hojník	1 486	690	640	50	742
Komorní	1 226	548	505	43	645
Košariska	382	186	169	17	182
Nýdek	1 983	920	841	79	982
Ropice	1 491	730	667	63	711
Řeka	487	225	212	13	236
Smilovice	714	346	325	21	347
Střítež	1 010	498	446	52	480
Třinec	37 056	17 624	16 042	1 582	17 593
Vělopolí	277	129	117	12	140
Vendryně	4 214	2 040	1 931	109	2 039
<b>Celkem SO</b>	<b>55 593</b>	<b>26 456</b>	<b>24 213</b>	<b>2 243</b>	<b>26 662</b>

Zdroj: Vlastní zpracování dle českého statistického úřadu ČSU, podle předběžných výsledků sčítání lidu, domů a bytů 2011.

Tabulka představuje socioekonomickou analýzu města a jeho okolních obcí. Z tabulky je zřejmé, že největší obcí je Třinec s počtem obyvatel 37 056. Vělopolí je nejmenší obcí SO ORP s počtem obyvatel 277. Celkový počet obyvatel ve správním obvodu Třince je 55 593, z nichž je 26 456 ekonomicky aktivního obyvatelstva, 24 213 zaměstnaných a 2 243 obyvatel je nezaměstnaných. Celkový počet ekonomicky neaktivního obyvatelstva je 26 662. Velkou obsazenost pracovních míst zabezpečují zejména Třinecké železářny, stavební firmy a firmy v oblasti služeb.

### **Demografická analýza SO ORP**

Ve správním obvodu města Třinec je různorodost národnostních menšin, neboť se město nachází v blízkosti Polských a Slovenských hranic.

Následující tabulka se zaměřuje, podle posledního Sčítání lidu, domů a bytů 2011, na počet obyvatel hlásících se k příslušné národnosti.

**Tab. 3.2 Počet obyvatel příslušné národnosti**

Národnost	Počet obyvatel
Česká	33 042
Moravská	280
Slezská	761
Slovenská	1 171
Polská	8 854
Německá	20
Romská	27
Neuvedeno	9 595

Zdroj: Vlastní zpracování dle českého statistického úřadu ČSU, podle předběžných výsledků sčítání lidu, domů a bytů 2011.

Jelikož se k polské národnosti hlásí více než 10 % občanů, obec zřizuje podle zákona o obcích č. 128/2000 Sb. výbor pro národnostní menšiny. V obci se nachází polská škola a v okolních obcích jsou dvojjazyčné názvy.

Následující tabulka poukazuje na věkové složení obyvatelstva, počet přistěhovalých a vystěhovalých v rámci SO ORP. V rámci analýzy bude obyvatelstvo rozděleno podle věku od 0-14, od 15-64 let a od 65 a více.

**Tab. 3.3 Demografická struktura správního obvodu obce s rozšířenou působností Třinec**

Obec	Počet obyvatel celkem	Obyvatelé ve věku 0-14	Obyvatelé ve věku 15-64	Obyvatelé ve věku 65+	Přistěhovalí	Vystěhovalí
Bystřice	5 267	836	3 617	814	112	106
Hnojník	1 486	203	1 018	265	56	23
Komorní Lhotka	1 226	185	788	253	80	22
Košariska	382	70	271	41	4	6
Nýdek	1 938	268	1 365	350	38	17
Ropice	1 491	233	1 039	219	53	14
Řeka	487	73	341	73	20	6
Smilovice	714	116	496	102	31	10
Střítež	1 010	159	718	133	23	23
Třinec	37 056	5 280	25 513	6 263	451	647
Vělopolí	277	51	181	45	-	-
Vendryně	4 214	695	2 855	664	122	108

Zdroj: Vlastní zpracování dle českého statistického úřadu ČSU, podle předběžných výsledků sčítání lidu, domů a bytů 2011.

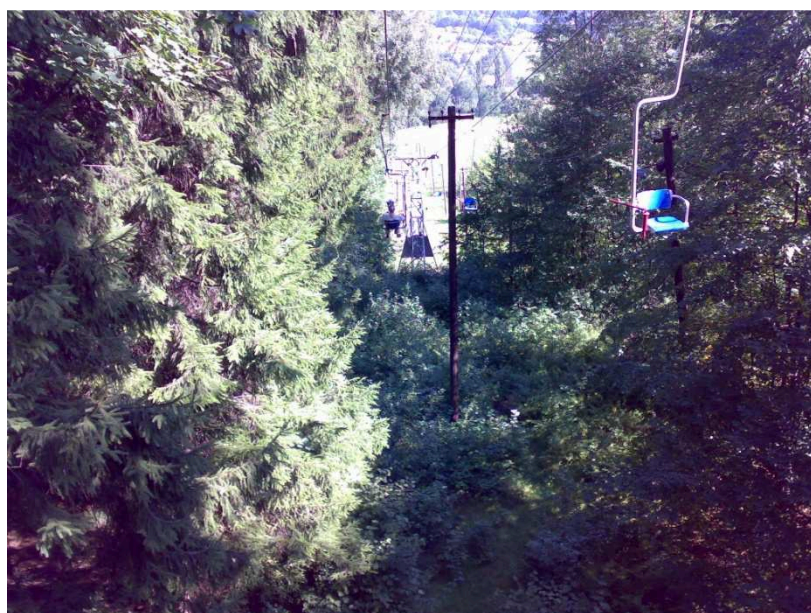
Pro lepší porovnání věkového složení obce je v tabulce uveden celkový počet obyvatel. Největší zajímavostí je Střítež, kde bylo počet přistěhovalých a vystěhovalých stejný.

### 3.2 Třinec jako drážní správní úřad

Osobní visutá oběžná jednomístná sedačková lanová dráha Oldřichovice – Javorový vrch se nachází na území města Třince, přičemž její začátek je v městské části Oldřichovice s poháněcí stanicí dolní Oldřichovice v katastrálním území Oldřichovice u Třince a konec se nachází v městské části Tyra s vratnou stanicí horní Javorový vrch v katastrálním území Tyra. Lanová dráha má stavební délku 1300 m, přepravní kapacitu 324 osob/hodinu a je vybavena 120 jednomístními sedačkami s pevným uchycením. Lanová dráha má celoroční provoz, podle schváleného jízdního řádu.<sup>27</sup>

<sup>27</sup> Podklad MěÚ Třinec.

### Obr. 3.2 Lanová dráha Oldřichovice - Javorový vrch



Zdroj: Archív MěÚ Třinec

Lanovou dráhu Oldřichovice od počátku provozovaly Československé státní dráhy (dále jen ČSD), podobě jako většinu lanových drah z 40. a 50. let. ČSD se koncem roku 1957 usilovaly lanovou dráhu prodat, nicméně se nenašel žádný zájemce a lanovka zůstala i nadále v majetku drah takřka dalších 40 let. Jedinou změnou provedenou v této době byla změna označení v jízdním řadu. Z počátku se používalo označení 32d, později 323 a ke konci 905. Do soukromého vlastnictví lanovka na Javorový vrch přešla v roce 1996. Vlastníkem se stala společnost BYTOSLAN spol. s.r.o., která vlastní lanovou dráhu doposud.<sup>28</sup>

Podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, Třinec vykonává působnost drážního správního úřadu. Tento zákon definuje dráhu, jako cestu vyhrazenou k pohybu drážních vozidel, počítaje zařízení, která jsou potřebná pro zajištění bezpečnosti a nepřetržitosti drážní dopravy. Dráha je schopná provozu v případě, že technický stav dráhy zaručuje bezpečný a plynulý provoz. Provozování drážní dopravy je činností, při které vzniká právní vztah mezi dopravcem a přepravovanou osobou.

---

<sup>28</sup> POLCER, Radim. Lanové dráhy v České republice. *Sedačková lanovka Oldřichovice- Javorový vrch*. [online]. [cit. 2012-03-23]. Dostupné z: <http://www.lanove-drahy.cz/?page=lan&lan=15>.

Působnost drážního správního úřadu, vykonávanou městem Třinec, spočívá v zjišťování zdrojů, které mohou ohrozit, poškodit či rušit provoz dráhy, drážní dopravy, drážních telekomunikačních zařízení apod.

Správní úřad má v kompetenci vydávat úřední povolení k provozování dráhy speciální, tramvajové, trolejbusové a lanové v působnosti obce. Úřední povolení zahrnuje podmínky provozu, které vymezí drážní správní úřad. Dráhu mohou provozovat právnické nebo fyzické osoby. Pokud se provozovatel dráhy rozhodne dále dráhu neprovozovat, je zavázán tuto situaci sdělit příslušnému drážnímu úřadu.

Provozovatel dráhy je povinen mít ke dni, kterým zahajuje provoz dráhy, celostátní nebo regionální osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Toto osvědčení vydává, na základě žádosti provozovatele drážní správní úřad na dobu 5 let. Drážní správní úřad může provozovateli dráhy toto osvědčení odejmout, pokud provozovatel přestal splňovat podmínky, které zajišťují bezpečnost provozu dráhy.

Drážní dopravu může provozovatel provozovat veřejně nebo neveřejně. Veřejná drážní doprava znamená, že dopravce provozuje dopravu, která uspokojuje obecné přepravní potřeby na základě předem stanovených přepravních podmínek zveřejněných v jízdním řádu. Neveřejnou dopravou rozumíme dopravu, která uspokojuje individuální přepravní potřeby, na základě předem stanovených podmínek.

O udělení licence rozhoduje drážní správní úřad a to do 60 dnů od doručení žádosti o udělení licence. V tomto rozhodnutí zároveň drážní správní úřad stanoví podmínky provozu drážní dopravy. Tyto podmínky se týkají zejména zabezpečení dopravní obslužnosti území a dodržování bezpečnosti drážní dopravy. Odejmout licenci může drážní správní úřad v případě, že držitel licence porušil povinnosti, které stanovuje tento zákon, neplní podmínky, které jsou stanovené v licenci, nebo držitel o odejmutí licence sám požádal.<sup>29</sup>

### **3.3 Zajištění dopravní obslužnosti ve městě Třinec**

Zajištění dopravní obslužnosti vychází ze zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, podle § 19a, § 19b a § 19c, platného do 30. 06. 2010 (dále jen „zákon o silniční dopravě“) a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007.

---

<sup>29</sup> Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o dráhách. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 79, s. 3043-3049. Dostupný také z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=266/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=266/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

Podle zákona o silniční dopravě, se dopravní obslužnost rozděluje na základní dopravní obslužnost a ostatní dopravní obslužnost.

### **Základní dopravní obslužnost**

Základní dopravní obslužnost vymezuje zákon o silniční dopravě jako dopravu do škol, do úřadů, do zdravotnických zařízení a do zaměstnání včetně dopravy zpět.

Základní dopravní obslužnost všech spojů ve dnech pondělí až pátek a dvou vybraných párů spojů do zaměstnání o sobotách a nedělích hradí Krajský úřad Moravskoslezského kraje (dále jen MSK), odbor dopravy a silničního hospodářství v Ostravě.<sup>30</sup>

### **Ostatní dopravní obslužnost**

Ostatní dopravní obslužností se rozumí zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. K zajištění ostatní dopravní obslužnosti obec uzavírá s dopravcem závazek veřejné služby. Ze svého rozpočtu pak hradí prokazatelnou ztrátu, která vzniká dopravci při plnění závazků veřejné služby.<sup>31</sup>

Prokazatelnou ztrátu dopravci za ostatní dopravní obslužnost hradí město Třinec. Ostatní dopravní obslužnost znamená doprava v soboty, neděle a svátky, mimo dva páry vybraných spojů. Prokazatelná ztráta se vypočítá z předběžného odborného odhadu, zpracovaného dopravcem podle nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a který zároveň konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financování dopravní obslužnosti, platného do 30. 06. 2010.

Smlouva o závazku veřejné služby k zajištění ostatní dopravní obslužnosti na území města včetně integrovaného dopravního systému je uzavřena na dobu určitou, tzn. do 31. 12. 2018, jelikož Krajský úřad MSK má smlouvu na základní dopravní obslužnost uzavřenou také do konce roku 2018.<sup>32</sup>

### *Závazky veřejné služby*

Zákon o silniční dopravě §19 poukazuje na vznik závazku poskytovat veřejné služby ve veřejné linkové dopravě, která vzniká na základě písemné smlouvy, kterou kraj uzavírá

---

<sup>30</sup> Podklad z MěÚ Třinec.

<sup>31</sup> Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů. Dostupný také z: [www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/.../zakon1111994osilnicnidoprave.rtf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/.../zakon1111994osilnicnidoprave.rtf)

<sup>32</sup> Podklad z MěÚ Třinec.



s dopravcem. Jestliže závazkem veřejné služby je dopravce povinen provozovat veřejnou linkovou dopravu, na kterou nemá licenci, příslušný dopravní úřad zahájí řízení o udělení licence bez návrhu dopravce. Kraj se při uzavírání smlouvy o závazku veřejné služby stará o to, aby byla zajištěna dopravní obslužnost vzájemným propojením veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy.

#### *Dopravní obslužnost*

Pokud je základní dopravní obslužnost územního obvodu kraje zajišťována veřejnou drážní osobní dopravou, nelze prostředky z rozpočtu použít na financování jiného druhu souběžné veřejné osobní dopravy. Prováděcí právní předpis vymezuje, co se rozumí provozováním souběžné veřejné osobní dopravy. Návrhy na zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné linkové dopravě předkládá obecní úřad kraji. Obecní úřad informuje kraj o místních přepravních podmínkách a o veřejném zájmu na přepravních potřebách obyvatel obce.

#### *Prokazatelná ztráta*

Ve veřejné linkové dopravě je prokazatelnou ztrátou rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů, které dopravce vynaložil na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku, který se vztahuje k těmto nákladům a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazků veřejné služby.

Prokazatelnou ztrátu, která vzniká dopravci při plnění závazků veřejné služby, hradí kraj ze svého rozpočtu, jestliže se jedná o zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou vnitrostátní linkovou dopravou nebo linkami veřejné městské linkové dopravy zabezpečující dopravu v rámci závazku veřejné služby mimo území města.

Nezbytnou součástí smlouvy o závazku veřejné služby je předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty, který dopravce předloží. Tento předběžný odborný odhad je za celé období, na které se závazek veřejné služby dojednává. Prokazatelnou ztrátu uhradí kraj, nejvýše však do výše tohoto předběžného odborného odhadu, který se zvýší pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady. V rámci výkonu státního odborného dozoru mají v kompetenci dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy kontrolovat použití finančních prostředků zajišťujících dopravní obslužnost veřejnou linkovou dopravou z rozpočtu kraje nebo ze státního rozpočtu.

V případě, že dopravce zajišťuje přepravní služby mimo závazky veřejné služby nebo jiné činnosti, musí vést oddělené účetnictví závazků veřejných služeb. Prostředky, které jsou určeny k úhradě prokazatelné ztráty, nesmí být použity k jiným účelům.

Prováděcí předpis vymezuje prokazatelné ztráty, způsob, jakým má být vypočten předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty, způsob výpočtu prokazatelné ztráty, doklady, které musí být doloženy k výpočtu prokazatelné ztráty a způsob výkonu státního odborného dozoru nad financováním dopravní obslužnosti.<sup>33</sup>

### **Městská hromadná doprava**

Zajištění dopravní obslužnosti taktéž vychází ze zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, podle § 19a, §19b a §19c platného do 30. 06. 2010 a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007.

Ve městě Třinci je městská hromadná doprava (dále jen MHD) také zajišťována jako závazek veřejné služby podle výše uvedeného zákona. Při zajišťování dopravní obslužnosti plněním závazku veřejné služby vzniká dopravci Veolia Transport Morava a.s. prokazatelná ztráta, kterou je město povinno uhradit. Podle předběžného odborného odhadu se provádí výpočet prokazatelné ztráty, který dopravce zpracovává podle nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti, platného do 30. 06. 2010, dle vlastních výsledů z provozování MHD Třinec v předchozím kalendářním roce.

Smlouva o závazku veřejné služby k zajištění MHD na území města včetně integrovaného dopravního systému města je uzavřena na dobu určitou. Smlouva je uzavřena do 31. 12. 2018 a je v ní ustanovení, že v dalších letech bude výše prokazatelné ztráty stanovena dodatkem ke smlouvě vždy na dané období kalendářního roku na základě předběžného odborného odhadu. Proto je ke smlouvě sepsán dodatek. Dopravce dodržel smlouvu a předběžný odborný odhad na předmět plnění roku 2010 předložil v termínu do 30. 11. 2011.

Město Třinec má celkem 15 linek a 1 linku Tesco. Každoročně se ujede po linkách MHD Třinec cca 1 300 000 km. Na těchto linkách platí tarif integrovaného dopravního systému ODIS. V autobuse MHD Třinec je možné platit jak hotově tak pomocí čipové karty.

---

<sup>33</sup> Zákon č. 111 ze dne 26. Dubna 1994 o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů. Dostupný také z: [www.mdcr.cz/NR/ronlyres/.../zakon1111994osilnicnidoprave.rtf](http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/.../zakon1111994osilnicnidoprave.rtf)

Městská hromadná doprava na území města Třince je zajišťována 22 autobusy, z nichž 11 vozidel je nízkopodlažních. Stáří vozového parku ve středisku MHD Třinec je 8,2 let.<sup>34</sup>

Následující tabulky představuje počet cestujících, přepravených na jednotlivých linkách MHD Třinec v roce 2009, 2010 a 2011.

**Tab. 3.4 Počet přepravených cestujících na linkách MHD Třinec**

Číslo linky	2009	2010	2011
<b>701</b>	548 461	526 143	513 370
<b>702</b>	194 326	186 035	180 818
<b>703</b>	287 929	299 317	292 078
<b>704</b>	345 058	351 742	342 673
<b>705</b>	119 399	170 459	183 847
<b>706</b>	190 799	190 009	192 227
<b>707</b>	120 503	122 792	121 308
<b>708</b>	674 914	690 856	693 777
<b>709</b>	431 193	328 483	323 346
<b>710</b>	132 697	118 792	115 457
<b>711</b>	29 444	26 848	25 591
<b>712</b>	337 733	317 846	313 818
<b>713</b>	161 900	167 027	163 992
<b>714</b>	98 773	106 273	104 932
<b>715</b>	347 255	327 150	330 753
<b>Celkem</b>	<b>4 020 384</b>	<b>3 929 772</b>	<b>3 897 987</b>

Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů MěÚ Třinec.

Počet přepravovaných cestujících ve všech letech, je nejnižší na lince číslo 711. Největší vytíženost má linka 708, která jezdí na trase Lyžbice, Kamionka-Terasa-aut.st.-žel.st.- Sosna nemocnice. Tak vysoká vytíženost této linky je způsobena především velkým počtem obyvatel v části města Lyžbice, Kamiona, která je považována za centrum města, a Terasa. Tato linka je také využívána především staršími obyvateli, kteří linku využívají k dopravě do nemocnice. Na lince je přepravován velký počet studentů studujících v jiných městech, kteří se do škol dopravují autobusy či vlaky, tudíž vzniká potřeba přepravy na aut.st., popřípadě žel.st.

<sup>34</sup> Podklad z MěÚ Třinec.

### 3.4 Společnost Veolia Transport Morava a.s.

Společnost Veolia Transport Morava a.s. je největší autobusovým dopravcem na území celé České republiky, má více než 1 300 zaměstnanců a téměř 800 autobusů. Mezi základní činnosti Veolia Transport Morava a.s. patří:

- veřejná linková doprava,
- městská hromadná doprava,
- příležitostná osobní doprava,
- smluvní doprava zaměstnanců,
- drážní doprava,
- provozování integrovaných dopravních systému.

Prodej jízdenek na mezinárodní autobusové linky, prodej letenek, prodej lodních a trajektových lístků směnářské služby a další, společnost poskytuje především prostřednictvím dopravní kanceláře.

Společnost Transport Morava a.s. je členem skupiny Veolia Transport, která je součástí Veolia Environnement. Působí prostřednictvím dceřiných divizí zejména v oblasti dopravních služeb, nakládání s odpady, vodohospodářství a energetiky.<sup>35</sup>

#### Historie společnosti

Založení národního podniku ČSAD Ostrava se datuje roku 1949. Podnik byl zprivatizován v roce 1993 a došlo ke vzniku ČSAD Ostrava a.s. V roce 1998 byl zaveden systém řízení kvality podle norem řady ISO 9000 při provozování mezinárodních autobusových linek. Roku 1999 byla vyčleněna část podniku- osobní doprava do společnosti ČSAD BUS Ostrava a.s., a zároveň kapitálový vstup Connex Transport AB. Společnost v roce 2001 zavedla systém řízení kvality podle norem řady ISO 9000 při provozování vnitrostátní a zahraniční autobusové dopravy. Provoz drážní dopravy byl zahájen v roce 2002 a zároveň téhož roku byla obchodní firma změněna na Connex Morava a.s. Systém řízení kvality podle norem řady ISO 9000 při provozování drážní dopravy byl zaveden v roce 2005. V roce 2008 probíhala

---

<sup>35</sup> VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *O společnosti*. [online]. 2012, [ cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/o-spolecnosti/>

fúze se společností BUS Slezsko a.s. a následná změna obchodní firmy na Veolia Transport Morava a.s.<sup>36</sup>

### **Integrovaná politika**

V rámci poskytování služeb v oblasti zajištění vnitrostátní a mezinárodní autobusové dopravy a regionální železniční dopravy společnost Veolia Transport Morava a.s. přijala následující integrovanou politiku.

Základní nezbytností firmy je zavádění principů, které umožní udržitelný rozvoj, ochranu životního prostředí, bezpečnost a ochranu zdraví a kvality do své každodenní práce.

Firma se v rámci integrované politiky zavazuje k plnění následujících principů:

- základní parametry pro řízení činností a procesů je spokojenost zákazníků a jejich požadavky,
- hlavním hodnotitelem činností společnosti je zákazník, zavedení a udržování integrovaného systému má docílit získat jistotu, že služby mají odpovídající kvalitu, chrání životní prostředí a zajišťují bezpečnost a ochranu při práci,
- nepřetržité hledání způsobů, jak dosáhnout zrychlení, zpřesnění a zkvalitnění služeb, což je odpovědností každého zaměstnance firmy,
- samozřejmostí je pečlivé dodržování a naplňování platných právních předpisů a jiných požadavků vztahující se k předmětu činnosti na ochranu životního prostředí, bezpečnosti a ochrany zdraví a kvalitu nabízených služeb,
- úroveň kvality služeb je závislá především na odborné způsobilosti zaměstnanců v řídicí i výkonné sféře, z tohoto důvodu společnost zavádí principy neustálého vzdělávání a výchovy zaměstnanců a vytváření podmínek pro konzultační, resp. participační způsob vedení,
- objektivní hodnocení environmentálního profilu, výkonnosti kvality, bezpečnosti a ochrany zdraví a zapojování do procesu trvalého zlepšování systému managementu,
- investice do nových technologií z důvodu přizpůsobování novým trendům,
- stanovení každoročního cíle a cílové hodnoty na základě výsledku z předchozího roku a tendencí vývoje,

---

<sup>36</sup> VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Historie společnosti*. [online]. 2012, [ cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/o-spolecnosti/historie-spolecnosti/>

- jednou z možností vytváření prostoru pro budoucí investice do vlastních zdrojů je hledání dalších úsporných opatření,
- další podněty pro nepřetržité zlepšování se vytváří z vyhodnocování poznatků o požadavcích zákazníka a jeho spokojenosti,
- zabezpečení bezpečné přepravy zákazníků na všech linkách a ve vlacích,
- vytváření systému, který předchází a řeší krizové situace,
- dodavatelé a externí spolupracovníci jsou zahrnováni do systému managementu kvality a právě proto se podnikají kroky, které vedou k posílení důvěry v jejich spolehlivost.<sup>37</sup>

## **Vozový park**

Společnost Veolia Transport Morava a.s. provozuje osobní autobusovou dopravu zejména na území Olomouckého a Moravskoslezského kraje, zároveň částečně působí i na území Zlínského a Pardubického kraje.

Nyní má společnost téměř 800 autobusů, které zajišťují provoz 397 příměstských linek, 40 linek MHD, 10 dálkových linek a 1 mezinárodní linku s průměrným stářím vozového parku 8 let. Tyto autobusy najezdí za rok přibližně 46 500 000 km.

Vozový park vyhovuje všem požadavkům platné legislativy a společnost se snaží o nepřetržité obnovování a zvyšování podílů bezbariérových autobusů a autobusů na alternativní pohon.

Ročně se obnoví přibližně 50 autobusů. Pravidelná údržba, která je smluvně uzavřena se servisními organizacemi, zajišťuje kvalitní stav vozidel. Pro vylepšení technického stavu starších vozidel se provádějí navíc celkové opravy karosérie a interiéru.

### *Typy vozidel*

Veřejná linková doprava včetně příměstské linky a MHD je zajišťována těmito typy vozidel:

- Karosa C 734, C 934, C 954,
- ARES,
- CROSSWAY,
- SOR C 12;
- SOR C 10,5;

---

<sup>37</sup> VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Integrovaná politika*. [online]. 2012, [cit. 2012-03-26]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/o-spolecnosti/politika-kvality/>.

- SOR C 9,5;
- MAN SL 222.

Součástí vozového parku jsou také kloubové autobusy Karosa B 941, B 961, C 943 a nízkopodlažní vozidla typu Renault CITIBUS, SOR, CROSSWAY, Solaris.

Dálkové linky zajišťují vozidla značky Karosa typ C 935, C 954, Arway, AXER, atd., dále autobusy SOR LH 12, SOR LH 10,5; SOR LC 9,5 Lux.

Společnost provozuje linky, které umožňují přepravu imobilních občanů, vybavují vozidla ozvučení pro nevidomé a zajišťují speciální turistické cyklobusy, které umožňují přepravu turistů s koly a skibusy pro přepravu lyžařů. Důsledně jsou kontrolovány veškeré předpisy, které se týkají bezpečnosti dopravy. Řidiči procházejí pravidelným školením a lékařskými prohlídkami, kde jsou součástí i psychologické vyšetření, díky kterým je zajištěna jejich spolehlivost. Společnost má pro tyto potřeby zřízené vlastní pracoviště „Centrum dopravní psychologie a vzdělávání“, které je akreditováno u NBÚ<sup>38</sup> pro vydávání posudků a osobní způsobilosti.

Od roku 1998 je společnost držitelem certifikátu ISO, což znamená, že všechny služby mají zaručenou kvalitu, kterou se snaží nepřetržitě systematicky zlepšovat.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Národní bezpečnostní úřad

<sup>39</sup> VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Vozový park*. [online]. 2012, [cit. 2012-03-28]. Dostupné také z: <http://morava.veolia-transport.cz/dopravni-sluzby/mestska-hromadna-doprava/mhd-trinec/>.

## 4 Zhodnocení zabezpečení městské hromadné dopravy ve městě

Tato kapitola se zaměří na zabezpečení městské hromadné dopravy ve městě Třinec. Blíže budou specifikovány tržby a náklady dopravce, jak kumulativně, tak za jednotlivé měsíce, a také náklady na pohonné hmoty. Tato kapitola se zaměří na praktické výhody Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje, do kterého je město Třinec zapojeno.

### 4.1 Tržby MHD Třinec

Následující tabulka představuje kumulaci celkových tržeb z MHD Třinec za předchozí období 2009 - 2011 v jednotlivých měsících daného roku.

**Tab. 4.1 Tržby MHD Třinec - kumulativně (v Kč)**

	2009	2010	2011
<b>Leden</b>	1 941 475	2 100 173	1 883 153
<b>Únor</b>	3 707 563	3 870 239	3 580 454
<b>Březen</b>	5 594 185	5 738 621	5 382 106
<b>Duben</b>	7 167 575	7 322 958	7 191 606
<b>Květen</b>	8 722 867	8 817 516	8 988 631
<b>Červen</b>	10 296 032	10 367 831	10 570 961
<b>Červenec</b>	11 690 865	11 649 750	11 947 123
<b>Srpen</b>	13 194 197	13 162 954	13 640 717
<b>Září</b>	14 930 411	14 895 332	15 665 564
<b>Říjen</b>	16 788 167	16 470 661	17 571 190
<b>Listopad</b>	18 566 461	18 233 221	19 488 257
<b>Prosinec</b>	20 407 157	20 201 336	21 367 299
<b>Celkem</b>	<b>20 407 157</b>	<b>20 201 336</b>	<b>21 367 299</b>

Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů MěÚ Třinec.

Z tabulky je zřejmé, že nejvyšších tržeb bylo dosaženo v roce 2011 ve výši 21 367 299 Kč.



**Tab. 4.2 Tržby MHD Třinec (v Kč)**

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Leden</b>	1 941 475	2 100 173	1 883 153
<b>Únor</b>	1 766 088	1 770 066	1 697 301
<b>Březen</b>	1 886 622	1 868 382	1 801 652
<b>Duben</b>	1 573 390	1 584 337	1 809 500
<b>Květen</b>	1 555 292	1 494 558	1 797 025
<b>Červen</b>	1 573 165	1 550 315	1 582 330
<b>Červenec</b>	1 394 833	1 281 919	1 376 162
<b>Srpen</b>	1 503 332	1 513 204	1 693 594
<b>Září</b>	1 736 214	1 732 348	2 024 847
<b>Říjen</b>	1 857 756	1 575 329	1 905 625
<b>Listopad</b>	1 778 294	1 762 560	1 917 067
<b>Prosinec</b>	1 840 696	1 968 115	1 879 043
<b>Celkem</b>	<b>20 407 157</b>	<b>20 201 336</b>	<b>21 367 299</b>

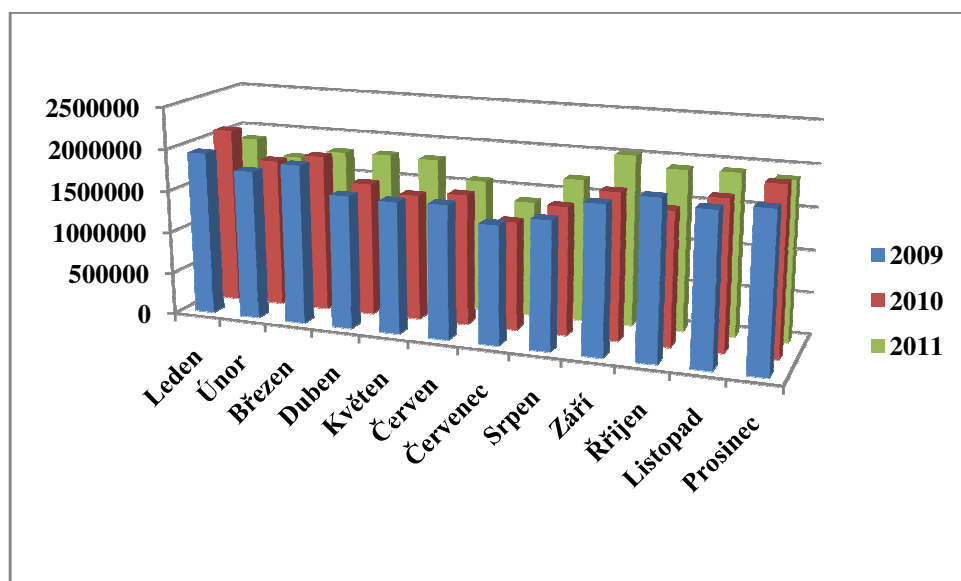
Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů MěÚ Třinec.

V této tabulce jsou zobrazeny tržby v jednotlivých měsících od roku 2009 - 2011. Nejvyšších tržeb, ve srovnání s dalšími měsíci, bylo dosaženo v lednu roku 2010 ve výši 2 100 173 Kč. Naopak nejnižší tržby byly v roce 2010 v měsíci červenec, ve výši 1 281 919 Kč. Tržby se za jednotlivá období příliš nelišily.

Z tržeb uvedených v tabulce jsou čisté tržby z přepravy, přesněji tržby z obvyčejného jízdného a časových jízdenek. V roce 2009 byly čisté tržby z přepravy ve výši 18 830 565 Kč. Tržby v roce 2010 byly ve výši 18 147 254 Kč a v roce 2011 tvořily 19 959 877 Kč.

Rozdíl mezi celkovými tržbami z MHD Třinec a tržbami z přepravy z obvyčejného jízdného a časových jízdenek tvoří ostatní tržby. Ostatní tržby byly v roce 2009 ve výši 1 576 592 Kč, v roce 2010 činily 2 054 082 Kč a v roce 2011 1 407 421 Kč.

**Graf 4.1 Tržby MHD Třinec (v Kč)**



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů MěÚ Třinec.

Graf přehledně zobrazuje pohyb tržeb z MHD Třinec, za sledované období. Modrou barvou je vyznačený rok 2009, červenou rok 2010 a zelená barva specifikuje tržby roku 2011.

## 4.2 Náklady MHD Třinec

Tato tabulka sleduje kumulaci nákladů na MHD Třinec od roku 2009 - 2011 za jednotlivé měsíce roku.

**Tab. 4.3 Náklady MHD Třinec - kumulativně (v Kč)**

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Leden</b>	3 385 325	4 493 060	4 197 401
<b>Únor</b>	7 169 510	8 147 315	7 694 373
<b>Březen</b>	10 628 892	11 896 177	11 661 383
<b>Duben</b>	13 946 428	15 373 498	15 331 123
<b>Květen</b>	17 059 094	19 107 101	19 057 309
<b>Červen</b>	20 745 222	23 207 136	22 771 129
<b>Červenec</b>	24 542 656	27 012 457	26 338 655
<b>Srpen</b>	28 211 307	30 845 439	29 975 006
<b>Září</b>	31 143 825	34 546 215	33 809 493
<b>Říjen</b>	34 834 086	38 512 049	37 856 030
<b>Listopad</b>	38 063 386	42 001 475	41 647 029
<b>Prosinec</b>	42 160 755	45 225 539	45 527 389
<b>Celkem</b>	<b>42 160 755</b>	<b>45 225 539</b>	<b>45 527 389</b>

Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů MěÚ Třinec.

Z tabulky je patrné jak se zvyšovaly náklady na MHD Třinec v jednotlivých měsících daného roku.

Pro lepší přehlednost, následující tabulka vyjadřuje, kolik tvořily náklady na MHD Třinec za období 2009 - 2011 v jednotlivých měsících.

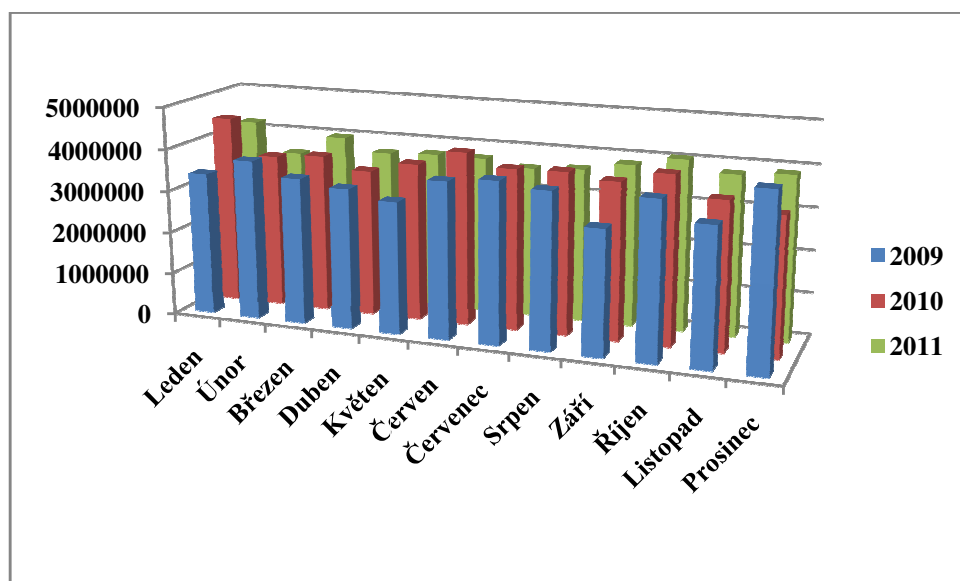
**Tab. 4.4 Náklady MHD Třinec (v Kč)**

	2009	2010	2011
<b>Leden</b>	3 385 325	4 493 060	4 197 401
<b>Únor</b>	3 784 185	3 654 255	3 496 972
<b>Březen</b>	3 459 382	3 748 862	3 967 010
<b>Duben</b>	3 317 536	3 477 321	3 669 740
<b>Květen</b>	3 112 666	3 733 603	3 726 186
<b>Červen</b>	3 686 128	4 100 035	3 713 820
<b>Červenec</b>	3 797 434	3 805 321	3 567 526
<b>Srpen</b>	3 668 651	3 832 982	3 636 351
<b>Září</b>	2 932 518	3 700 776	3 834 487
<b>Říjen</b>	3 690 261	3 965 834	4 046 537
<b>Listopad</b>	3 229 300	3 489 426	3 790 999
<b>Prosinec</b>	4 097 369	3 254 064	3 880 360
<b>Celkem</b>	<b>42 160 755</b>	<b>45 225 539</b>	<b>45 527 389</b>

Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů z MěÚ Třinec.

Nejvyšší náklady za celé sledované období byly v lednu v roce 2010 ve výši 4 493 060 Kč. Naopak nejnižší náklady byly v roce 2009 v měsíci květen a tvořily 3 112 666 Kč. Nejvyšších celkových nákladů bylo dosaženo v roce 2011 ve výši 45 527 389 Kč.

**Graf 4.2 Náklady MHD Třinec (v Kč)**



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů MěÚ Třinec.

Společnosti Veolia Transport Morava a.s., vzniká prokazatelná ztráta, která se vypočítá z předběžného odborného odhadu. Prokazatelnou ztrátu dopravce je město povinno uhradit.

**Tab. 4.5** Předběžný odborný odhad a skutečnost dopravce

Rok	Předběžný odborný odhad Kč/km	Skutečnost Kč/Km
2009	8,93	7,83
2010	8,86	8,14
2011	8,21	8,92

Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů MěÚ Třinec.

### Náklady pohonných hmot

Veolia Transport Morava a.s., předkládá městu Třinec přehled nákladů na pohonné hmoty v jednotlivých měsících roku. Pro lepší přehlednost budou tyto náklady specifikovány v tabulce.

**Tab. 4.6** Náklady pohonných hmot dopravce Veolia Transport Morava a.s. (v Kč)

	2009	2010	2011
Leden	839 997	1 037 645	952 365
Únor	814 302	895 452	880 405
Březen	816 638	967 580	936 177
Duben	712 080	874 915	874 395
Květen	681 262	889 264	873 807
Červen	784 532	880 486	829 838
Červenec	649 243	717 404	687 843
Srpen	644 426	753 345	725 405
Září	737 538	844 325	822 652
Říjen	833 179	885 075	874 902
Listopad	822 560	872 935	940 489
Prosinec	916 322	1 116 104	963 699
<b>Celkem</b>	<b>9 252 079</b>	<b>10 734 530</b>	<b>10 361 977</b>

Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů MěÚ Třinec.

Tabulka představuje celkové náklady na pohonné hmoty v měsíci daného roku. Nejvyšší náklady byly v prosinci 2010, kdy činily 1 116 104 Kč. Nejnižších nákladu na pohonné hmoty bylo dosaženo v srpnu 2009, kdy se pohybovaly ve výši 644 426 Kč. Celkové náklady za všechny měsíce byly nejvyšší v roce 2010, a to ve výši 10 734 530 Kč.

#### **4.3 Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje**

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje, který byl vybudován podle doporučení Evropské unie a podle podobných dopravních systému v zahraničí, je moderní systém veřejné dopravy osob. Postupně se rozvíjí od roku 1997 z města Ostravy do celého území Moravskoslezského kraje. Cílem vybudování integrované dopravy je zajištění kvalitní dopravní obslužnosti území, která podmiňuje konkurenceschopnost hromadné dopravy vzhledem k dopravě individuální. Zároveň plní funkci nástroje dopravní politiky v jednotlivých městech i celém regionu.

Součástí integrovaného dopravního systému ODIS v rámci Moravskoslezského kraje je regionální železnice, ostravské tramvaje, ostravské a opavské trolejbusy a městské a příměstské autobusy.

Systém je postupně sjednocován společnými přepravními a tarifními podmínkami a shodným dopravním řešením včetně koordinace jízdních řádů. Stěžejní linii ODIS v kraji tvoří zejména železniční a zčásti regionální autobusová doprava. Ve větších městech to je především městská hromadná doprava, která je zajišťována elektrickou trakcí, tramvajemi a trolejbusy. Městskou hromadnou dopravu v ostatních městech a v regionu zajišťují autobusy.

Integrovaný dopravní systém ODIS zahrnuje všechny železniční tratě v Moravskoslezském kraji, kde osobní dopravu zajišťují České dráhy, a.s. Do tohoto systému jsou zařazeny všechny osobní a spěšné vlaky a vybrané rychlíky.

Správu a rozvoj integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS zabezpečuje společnost Koordinátor ODIS s.r.o. Tato společnost je řízena dvěma společníky, jimiž jsou Moravskoslezský kraj a statutární město Ostrava. Úloha této společnosti je obzvláště projekční, koordinační a organizační.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> ČESKÉ DRÁHY: *Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje*. [online]. 2012, [cit. 2012-04-15]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/primestske-cestovani/esko-moravskoslezske/ids-moravskoslezskeho-kraje/-3855/>

## **Dopravní společnosti provozující dopravu v rámci ODIS**

Dopravní společnosti, které provozují na určených linkách veřejnou dopravu v rámci ODIS, jsou zároveň signatáři Smlouvy o Integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje ODIS schválené Radou Moravskoslezského kraje č. 46/2392.

Seznam dopravců zapojených do Integrovaného dopravního systému ODIS:

- České dráhy, a.s.,- provozuje železniční dopravu,
- ČSAD Frýdek- Místek a.s.,- provozuje příměstskou autobusovou dopravu v ODIS,
- ČSAD Havířov a.s.,- provozuje městskou dopravu v Havířově a příměstskou autobusovou dopravu v ODIS,
- ČSAD Karviná a.s.,- provozuje příměstskou autobusovou dopravu v ODIS,
- Dopravní podnik Ostrava a.s.,- provozuje městskou dopravu v Ostravě a příměstskou autobusovou dopravu v ODIS,
- Radovan Maxner- provozuje příměstskou autobusovou dopravu v ODIS,
- Městský dopravní podnik Opava, a.s.,- provozuje městskou dopravu v Opavě a příměstskou autobusovou dopravu v ODIS,
- Osoblažská dopravní společnost, s.r.o.,- provozuje příměstskou autobusovou dopravu v ODIS,
- TQM- holding s.r.o.,- provozuje příměstskou autobusovou dopravu v ODIS,
- Veolia Transport Morava a.s.,- provozuje městskou dopravu v Krnově, Studénce, Třinci a Českém Těšíně a příměstskou autobusovou dopravu v ODIS,
- Viamont Regio a.s.,- provozuje železniční dopravu.<sup>41</sup>

## **4.4 Rozšíření Integrovaného dopravního systému**

Některá města a obce jsou již částečně do Integrovaného dopravního systému ODIS zapojena, především železniční dopravou. K rozšíření integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS došlo 3. dubna 2011. Do tohoto systému byla připojena oblast Třinecka, Českotěšínska a Jablunkovska.

---

<sup>41</sup>VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Městská hromadná doprava Třinec* [online]. 2012, [cit. 2012-04-15]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/res/data/009/001026.pdf>

## **Zónové členění**

Pro tarifní účely je území ODIS rozděleno do tarifních zón, přičemž každé přísluší určité číslo. Každá zóna má přiřazeny určité zastávky, hraniční zastávky jsou přiřazeny k více zónám najednou. V této souvislosti bylo od 12. 12. 2010 v oblasti integrovaného dopravního systému Třinecko provedeno přečíslování zón dle jednotného číselníku ODIS. Město Třinec spadá pod tarifní zónu 60.

Jednotlivé tarifní zóny jsou rozděleny do tarifních oblastí REGION a MĚSTO. Tarifní oblast REGION zahrnuje všechny tarifní zóny kromě zón, které jsou přiřazeny do tarifních oblastí MĚSTO. Tarifní oblast MĚSTO zahrnuje tarifní zóny území větších měst s vlastním systémem městské dopravy. Těmito městy jsou Opava, Ostrava, Orlová, Karviná, Havířov, Český Těšín a Třinec.

## **4.5 Jízdenky v Tarifu ODIS**

### **Jednotlivé jízdné**

Za cesty uvnitř tarifní oblasti MĚSTO TŘINEC se platí cena za jednu jízdu, bez ohledu na ujetou vzdálenost a na druh dopravy (MHD nebo příměstská doprava dopravce Veolia Transport Morava a.s.). Cestující mohou uhradit jízdné v hotovosti nebo prostřednictvím čipové karty a zároveň mají možnost zdarma jednou přestoupit do jiného dopravního prostředku dopravce Veolia Transport Morava a.s., avšak do 30 minut od prvního nástupu do vozidla. Městské jízdné města Třinec neplatí ve vozidlech Českých drah, a.s. a ČSAD Karviná a.s.

Za cesty v tarifní oblasti REGION nebo mezi tarifními oblastmi REGION a MĚSTO nebo mezi různými tarifními oblastmi MĚSTO platí jednotlivé regionální jízdné, kdy je účtována základní sazba 9 Kč a k tomu 1 Kč za každý ujetý tarifní úsek. Počet tarifních úseků se rovná počtu tarifních kilometrů. Taktéž v této tarifní oblasti má cestující možnost uhradit cestovné v hotovosti nebo prostřednictvím čipové karty. Platba čipovou kartou umožňuje cestujícím přestup za zvýhodněnou cenu do jiného vozidla dopravce Veolia Transport Morava a.s. provozovny Třinec do 30 minut, a to od nahlášené výstupní zastávky v předcházejícím spoji v čase podle platného jízdního řádu, s přihlédnutím ke zpoždění v době nástupu.

Zvýhodněná cena znamená snížení ceny o výši základní sazby v navazujícím spoji. Při platbě čipovou kartou cestující získává navíc slevu 10 % z ceny za ujetý tarifní úsek.



Jednotlivé regionální jízdné není platné ve vozidlech Českých drah, a.s.<sup>42</sup>

## Čipové karty

Čipové karty jsou plastové karty, které mají zalisovaný čip a anténu, umožňující bezdotykovou komunikaci se čtečkou na vzdálenost přibližně 10 cm. Čip obsahuje trvale zaznamenané identifikační číslo a číslo emitenta. V předprodeji se na kartu zapisují identifikační údaje majitele. Další elektronické bloky čipu zahrnují elektronickou peněženku a místo pro časové jízdenky.

Čipové karty standardu MIFARE Classic byly zavedeny v roce 1996 a to v městské části. V příměstské dopravě byly zavedeny od roku 1998. Cestující mohou používat, podle výhodnosti, elektronické peněženky i časové jízdenky.

Čipovou kartu nyní vlastní téměř 40 tisíc cestujících.

Pro zavedení nové čipové karty je nutné vyplnit žádost, připojit jednu aktuální fotografii a odevzdat na přepravní kanceláři v Třinci k vyřízení. Kartu bude možné si vyzvednout za 10 pracovních dní ode dne podání žádosti.

Majitel čipové karty může kartu využívat dvěma způsoby:

- k úhradě cestovného za jednotlivou jízdu z elektronické peněženky,
- k nahrání předplatní časové jízdenky ODIS, opravňující k neomezenému počtu jízd ve zvoleném rozsahu podle zakoupených zón a v příslušném časovém období.

Čipové karty jsou nepřenosné, tudíž nesmí být používány jinou osobou než majitelem.

Nabití elektronické peněženky je možné uskutečnit v každém autobusu dopravce Veolia Transport Morava, a.s., oblast Třinec. Cestující dostane potvrzení o výši vkladu a po každém dalším zakoupení jízdenky doklad, který obsahuje aktuální zůstatek na kartě.

Časové jízdenky lze zakoupit v přepravní kanceláři Třinec, kde zároveň obdrží doklad o zaplacení. Přiložením karty na snímač v autobusu je jízda na kartu vyznačena elektronicky a cestující již žádný další doklad neobdrží.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Městská hromadná doprava Třinec* [online]. 2012, [cit. 2012-04-17]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/dopravni-sluzby/mestska-hromadna-doprava/mhd-trinec/>.

<sup>43</sup> VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Čipové karty na oblasti Třinec*. [online]. 2012, [cit. 2012-04-18]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/dalsi-sluzby/cipove-karty/cipove-karty-na-oblasti-trinec/>.

## Vývoj cen jízdného MHD Třinec

Tabulka se zaměřuje na vývoj cen jízdného od roku 1999 až do roku 2012. První sloupec obsahuje výši ceny, kterou cestující zaplatí v hotovosti. Sloupec druhý vyjadřuje výši cen jízdného hrazeného prostřednictvím elektronické peněženky. V posledním sloupci jsou uvedeny ceny časové jízdenky.

**Tab. 4.7 Vývoj cen jízdného MHD Třinec (v Kč)**

Rok	Hotovost	Elektronická peněženka	Časové jízdné
2000	8	6,00	220
2001	8	6,00	220
2002	8	6,00	220
2003	8	6,50	220
2004	8	6,50	220
2005	10	7,00	220
2006	10	7,00	220
2007	10	7,00	220
2008	10	8,00	230
2009	10	8,00	230
2010	10	8,00	230
2011	10	9,00	230
2012	12	9,00	240

Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů MěÚ Třinec.

Město se snaží udržovat trend nezvyšování cen jízdného. Cena jízdného placeného hotově se od roku 2000 až do roku 2004 pohybovala stále ve stejné výši 8 Kč. Od roku 2005 zdražilo jízdné v hotovosti z 8 Kč na 10 Kč. V této výši cena zůstala stejná až do letošního roku, kdy od 01. 01. 2012 vzrostlo jízdné na 12 Kč.

Cena jízdného hrazeného z elektronické peněženky se postupně zvyšovala. Od roku 2000 do roku 2002 zůstala v nezměněné výši 6 Kč. V roce 2003 a 2004 vzrostla o 0,50 Kč na 6,50 Kč. V následujících třech letech se cena zvýšila na 7 Kč. Od roku 2008 - 2010 byla cena jízdného 8 Kč a poslední nárůst byl v roce 2011 na 9 Kč.

U časového jízdného byla cena od roku 2000 až do roku 2007 ve výši 220 Kč. V roce 2008 vzrostla na 230 Kč a od 01. 01. 2012 je časové jízdné ve výši 240 Kč.

## **Žákovské jízdné**

Žákovské jízdné mohou využívat žáci všech škol do věku 26 let splňující povinnou školní docházku nebo se soustavně připravují na budoucí povolání na střední, vyšší odborné, vysoké nebo speciální škole, a to v denní popřípadě prezenční formě studia.

Rozhodující pro určení věku žáka a zároveň i výši jízdného, je datum dne předcházejícího dni jeho 15. nebo 26. narozenin. Žákům škol ve věku do 15 let činí jízdné 37,5 % z plného (obyčejného) jízdného. Žákům a studentům škol ve věku 15 až 26 let činí jízdné 75 % z plného (obyčejného) jízdného.

Uplatnit žákovské jízdné je možné až po předložení žákovského průkazu, který se rozlišuje na kategorie žáků do 15 let a 15 - 26 let.<sup>44</sup>

## **4.6 Zhodnocení MHD v Třinci a aktuální trendy**

Z výše porovnaných hodnot nákladů a tržeb je zřejmé, že náklady dopravce z MHD Třinec převyšují tržby z MHD Třinec, tudíž je dopravce z poskytování služeb na tomto území ztrátový. Tuto ztrátu uhradí město Třinec. Z případného zisku dopravce obnovuje vozový park, v případě ztráty obnovu vozového parku hradí ze svých odpisů.

Náklady převyšovaly příjmy v roce 2009 o 21 753 598 Kč, v roce 2010 o 25 024 203 Kč a v roce 2011 byl rozdíl 24 160 090 Kč.

Nejnižších tržeb je dosaženo v období letních školních prázdnin, tudíž v měsících červen, červenec a srpen, kdy studenti nevyužívají MHD každodenně, jak je tomu během školního roku, ale jen příležitostně.

Na výši nákladů dopravce mají vliv, ceny pohonných hmot, výše DPH, silniční daň, případné investice do modernizace vozového parku, přímé mzdy nebo také režijní náklady. Náklady pak ovlivňují cenu jízdného.

Tabulka představuje průměrnou výši pohonných hmot v České republice ve sledovaném období 2001 - 2010.

---

<sup>44</sup> VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Žákovské jízdné*. [online]. 2012, [cit. 2012-04-19]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/tarif/zakovske-jizdne/>.

**Tab. 4.8 Průměrné ceny pohonných hmot včetně DPH (v Kč/l)**

Období	Benzin Speciál	Benzin Normál (Natural)	Benzin Natural	Benzin Super plus (Natural)	Nafta motorová	Bionafta
2011	31,40	31,40	31,60	33,40	30,80	-----
2010	28,50	28,50	28,70	30,70	27,20	-----
2009	26,30	26,30	26,80	29,00	28,50	-----
2008	29,73	29,85	30,34	32,65	31,68	-----
2007	29,37	29,29	29,72	32,47	28,76	-----
2006	29,30	29,64	29,82	33,12	29,04	27,51
2005	27,99	28,91	28,59	32,23	27,93	27,45
2004	26,19	26,78	26,72	31,95	24,98	22,71
2003	24,14	24,64	24,59	28,59	21,70	17,91
2002	24,12	24,20	24,36	27,20	21,62	17,58
2001	26,84	27,00	27,23	30,75	23,96	20,55

Zdroj: Vlastní zpracování dle: <http://business.center.cz/business/finance/cestnahr/benzin.aspx>.

Ceny pohonných hmot mají rostoucí tendenci a následující období se nebude příliš lišit. Cena benzínu a nafty neustále roste. Benzin Natural k 17. 04. 2012 byl ve výši 37,80 Kč/l a nafta se ve stejném datu prodávala za 36,79 Kč/l.

Dalším faktorem působící na výdaje dopravce, který přispívá k nárůstu cen jízdného, je výše DPH v České republice. Tabulka představuje vývoj základní sazby a snížené sazby DPH v období 1993 - 2013.

**Tab. 4.9 Vývoj DPH od roku 1993 - 2013**

Datum platnosti od - do	Základní sazba DPH	Snížená sazba DPH
<b>01. 01. 2013</b>		17,5 %
<b>01. 01. 2012 - 31. 12. 2012</b>	20 %	14 %
<b>01. 01. 2010 - 31. 12. 2011</b>	20 %	10 %
<b>01. 01. 2008 - 31. 12. 2009</b>	19 %	9 %
<b>01. 05. 2004 - 31. 12. 2007</b>	19 %	5 %
<b>01. 01. 1995 - 30. 04. 2004</b>	22 %	5 %
<b>01. 01. 1993 - 31. 12. 1994</b>	23 %	5 %

Zdroj: Vlastní zpracování dle Portálu daňových poradců a profesionálů. Dostupné z: <http://www.danarionline.cz/blog/detail-prispevku/articleid-824-vyvoj-dph-od-roku-1993-do-roku-2013/>.

K růstu cen přispělo především poslední zvyšování snížené sazby daně z přidané hodnoty. Snížená sazba DPH vzrostla od 01. 01. 2012 z 10 % na 14 %. Tato sazba daně se vztahuje mimo jiné také na pozemní hromadnou pravidelnou dopravu cestujících a jejich zavazadel. V důsledku toho se cena jízdného v hotovosti zvýšila z 10 Kč na 12 Kč. Jízdné z elektronické peněženky zůstalo ve stejné výši, avšak cena časového jízdného vzrostla o 10 Kč se srovnáním s rokem 2011, a to z 230 Kč na 240 Kč.

Od 03. 04. 2011 se město Třinec zapojilo do Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje. Výhodou je jednotný přestupní tarifní systém, který umožňuje cestu na jeden cestovní doklad s potřebnými přestupy s možností využití jakéhokoliv dopravního prostředku.

Koordinátor ODIS s.r.o. je organizátorem tohoto dopravního systému. Území integrovaného dopravního systému je rozděleno do zón, jimiž jsou: Ostrava XXL, město Opava, město Orlová, město Karviná město Havířov a region. Třinec spadá pod tarifní oblast MĚSTO, s vlastním systémem městské hromadné dopravy. Cestující na linkách Třinec, mohou hradit cestovné v hotovosti ve výši 12 Kč, nebo mají možnost zakoupit si čipové karty. Čipové karty

lze nabít jako elektronickou peněženku nebo jako časové jízdné. Cena jízdného hrazeného z elektronické peněženky činí 9 Kč. Časové jízdné je možné zakoupit za 240 Kč.

Cestující využívající městskou hromadnou dopravu každodenně, preferují čipové karty, které lze pořídit jako časové jízdné, nebo elektronickou peněženku. Formu čipových karet upřednostňují také řidiči autobusu, kteří nepřichází do styku s penězi.

Zvýhodněné jízdné mají studenti. Žákovské jízdné je rozděleno do dvou kategorií, pro žáky do 15 let a pro žáky od 15 - 26 let. Na slevu má nárok každý student či žák, který se prokáže platným průkazem. Cena žakovského jízdného hrazeného v hotovosti je 9 Kč, z elektronické peněženky 7 Kč a časové měsíční jízdné stojí 120 Kč.

Městská hromadná doprava ve městě Třinec je řešena tak, aby vyhovovala všem občanům. Především je zajištěna doprava pracujících do svých zaměstnání, studentů dojíždějících z okolních obcí. Také je zřízena linka zajišťující dopravu starších občanů do nemocnice na Sosně, nebo do nemocnice na Podlesí. Ve špičce je zajištěn dostatečný provoz spojů a zároveň je doprava posílena regionálními autobusy.

## Závěr

Cílem práce bylo zaměřit se na základě legislativních podmínek na městskou hromadnou dopravu města Třinec, na její organizaci a zhodnocení zabezpečení.

Zajišťování dopravní obslužnosti vychází ze zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, platného do 30. 06. 2010 a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.

Podle zákona o silniční dopravě se dopravní obslužnost rozděluje na základní a ostatní dopravní obslužnost. Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství v Ostravě hradí základní dopravní obslužnost všech spojů ve dnech pondělí až pátek a dvou vybraných párů spojů do zaměstnání o sobotách a nedělích.

Za ostatní dopravní obslužnost hradí město Třinec prokazatelnou ztrátu dopravci, tj. za soboty, neděle a svátky, mimo dva páry vybraných spojů.

Městská hromadná doprava ve městě je taktéž zajišťována jako závazek veřejné služby dle výše uvedeného zákona o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Při zajišťování dopravní obslužnosti plněním závazku veřejné služby vzniká dopravci Veolia Transport Morava a.s. prokazatelná ztráta, kterou je město povinno uhradit.

Výpočet prokazatelné ztráty se provádí z předběžného odborného odhadu, který zpracovává dopravce podle nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti. Tuto prokazatelnou ztrátu tvoří rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů a upraveného přiměřeného zisku a mezi dosaženými tržbami a výnosy.

Porovnání nákladů a tržeb ukázalo, že ekonomicky oprávněné náklady z MHD Třinec jsou vyšší než dosažené příjmy a výnosy z MHD Třinec, tudíž dopravci z provozování dopravní obslužnosti na tomto území plyne ztráta. Tuto účetní ztrátu hradí město ze svého rozpočtu. Město Třinec přiměřený zisk dopravci neposkytuje, z důvodů nedostatku finančních prostředků.

Tržby dopravce se pohybují přibližně ve stejné výši, jen v letním období je znán menší pokles. Tento pokles je zapříčiněn například využitím jiného dopravního prostředku pro přepravu a letními prázdninami. Mnozí občané využívají krásného počasí a raději volí pro

přepravu do zaměstnání jízdní kolo, než MHD. Během prázdnin není tolik školáků a studentů s potřebou přepravit se do školních zařízení, právě proto je omezen provoz některých spojů.

Náklady dopravce ovlivňují cenu jízdného, které se zvýšilo od 01. 01. 2012, kvůli zvýšení základní sazby DPH a neustálému růstu cen pohonných hmot. Město se snaží o zmenšování nákladů, například zrušením málo frekventovaných spojů, které nejsou plně využity.

Snahou města by mělo být omezení individuální dopravy, neboť individuální doprava zapříčiňuje pokles výkonů autobusové dopravy, dopravní zácpy, znečišťování prostředí, hluk, vyšší riziko nehod a globální oteplování. Toto omezení může zajistit zejména zkvalitněním dopravní obslužnosti, plynulým napojením městské hromadné dopravy na ostatní dopravu a zajištěním integrace mezi jednotlivými systémy.

Město Třinec zkvalitňuje dopravní obslužnost instalací zařízení, které hlásí následující zastávky a umožňuje lepší orientaci návštěvníkům města či zrakově hendikepovaných obyvatel. Navíc přibudou tzv. LCD tabule s názvy zastávek a dojde k rekonstrukci výpravní budovy. Modernizace autobusů by měla vést k navýšení počtu přepravovaných cestujících, a tím by mělo dojít k omezení individuální dopravy.



## Seznam použité literatury

### Monografické publikace

- [1] FOLPRECHT, Jan, a kol. *Městská hromadná doprava : (vybrané státy)*. Ostrava : VŠB-TUO, 2005. 107 s. ISBN 80-248-0769-6.
- [2] KYNCL, Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. Vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. 146 s. ISBN 80-903184-9-5.
- [3] PEKOVÁ, Jitka. *Hospodaření a finance územní samosprávy*. 1. Vyd. Management Press, 2004. 375 s. ISBN 80-7261-086-4.
- [4] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha : ASPI, a. s., 2008, 280 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

### Legislativní předpisy

- [5] Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení).
- [6] Zelená kniha o službách v obecném zájmu.
- [7] Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.
- [8] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
- [9] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
- [10] Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.
- [11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.
- [12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.
- [13] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.

## Internetové zdroje

- [14] ONDŘÍŠKOVÁ, Iva; KONVIČNÁ, Iveta; NENIČKA, Dušan. *Silniční doprava* : Učební text pro 1. ročník SOŠ KYJOV. Silniční doprava-učební text [online]. 2005, [cit. 2011-11-22]. Dostupný z: [www.sossoukyjov.cz/](http://www.sossoukyjov.cz/).
- [15] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Obce ČR a jejich části*. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/p/1381-09>.
- [16] JECH, Jaromír. *Veřejné služby obce*. [online]. 2012, [cit. 2012-03-07]. Dostupné z: <http://www.vzdelanyzastupitel.cz/data/fileBank/b6901068-e0b5-4f0b-bb09-8c4866a39240.pdf>.
- [17] HRUŠKA-TVRDÝ Libor a kol. *Sociodemografická studie města Třinec*. Proces-Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o. 2011. [online]. 2011, [cit. 2012-03-23]. Dostupné z: <http://www.trinecko.cz/mesto/Sociodemograficka%20studie.pdf>
- [18] MĚSTO TŘINEC- OFICIÁLNÍ WEBOVÝ PORTÁL. *Zastupitelstvo města*. [online]. 2012, [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://trinecko.cz/vedeni/zastupitele.php?id=zastupitele>.
- [19] MĚSTO TŘINEC- OFICIÁLNÍ WEBOVÝ PORTÁL. *Přehled komisí Rady města Třince platný od 29. 11. 2010*. [online]. 2012, [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://trinecko.cz/komise.php?id=komise>.
- [20] MĚSTO TŘINEC- OFICIÁLNÍ WEBOVÝ PORTÁL. *Ve zkratce*. [online]. 2012, [cit. 2012-03-20]. Dostupné z: [http://trinecko.cz/mesto/?id=ve\\_zkratce](http://trinecko.cz/mesto/?id=ve_zkratce).
- [21] POLCER, Radim. Lanové dráhy v České republice. *Sedačková lanovka Oldřichovice-Javorový vrch*. [online]. 2012, [cit. 2012-23-03]. Dostupné z: <http://www.lanove-drahy.cz/?page=lan&lan=15>.
- [22] VEOLIAT TRANSPORT MORAVA A.S. *O společnosti*. [online]. 2012, [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/o-spolecnosti/>.
- [23] VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Historie společnosti*. [online]. 2012, [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/o-spolecnosti/historie-spolecnosti/>.
- [24] VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Integrovaná politika*. [online]. 2012, [cit. 2012-03-26]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/o-spolecnosti/politika-kvality/>.

- [25] VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Vozový park*. [online]. 2012, [cit. 2012-03-28]. Dostupné také z: <http://morava.veolia-transport.cz/dopravni-sluzby/mestska-hromadna-doprava/mhd-trinec/>.
- [26] ČESKÉ DRÁHY: *Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje*. [online]. 2012, [cit. 2012-04-15]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/primestske-cestovani/esko-moravskoslezske/ids-moravskoslezskeho-kraje/-3855/>.
- [27] VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Městská hromadná doprava Třinec*. [online]. 2012, [cit. 2012-04-15]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/res/data/009/001026.pdf>
- [28] VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Čipové karty na oblasti Třinec*. [online]. 2012, [cit. 2012-04-18]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/dalsi-sluzby/cipove-karty/cipove-karty-na-oblasti-trinec>.
- [29] VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Žákovské jízdné*. [online]. 2012, [cit. 2012-04-19]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/tarif/zakovske-jizdne/>.
- [30] MAPAMETRA. *Trasy a stanice metra v Praze* [online]. 2008, [cit. 2011-11-22]. Dostupné z: <http://www.mapametra.cz/>.
- [31] VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Schéma vedení linek MHD Třinec*. [online]. 2012, [cit. 2012-05-01]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/res/data/009/000989.pdf>
- [32] VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Mata tarifních zón ODIS s výčtem integrovaných měst a obcí*. [online]. 2012, [cit. 2012-05-01]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/res/data/009/001028.pdf>

### **Osobní komunikace**

- [33] Ing. Alena Lasotová, vedoucí oddělení správy dopravy a komunikací, MHD.

### **Interní zdroje**

- [34] Podklady Městského úřadu Třinec.

## Seznam zkratk a symbolů

aut. st.	Autobusové stanoviště
a.s.	akciová společnost
cit.	citace
cm	centimetry
č.	číslo
ČSAD	Československá státní autobusová doprava
ČSD	Československé státní dráhy
ČSU	Český statistický úřad
DPH	daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
ES	Evropské společenství
Hl. m.	Hlavní město
Ing.	inženýr
ISO	Mezinárodní organizace pro standardizaci (International Organization for Standardization)
Kč	korun českých
km	kilometry
kol.	kolektiv
l	litr
m	metr
Mgr.	magistr
MHD	městská hromadná doprava
MěÚ	Městský úřad
MSK	Moravskoslezský kraj
n.m.	nad mořem

NBÚ	Národní Bezpečnostní Úřad
obr.	obrázek
OÚ	obecní úřad
PhDr.	Doktor filozofie
PHM	pohonné hmoty
RNDr.	Doktor přírodních věd
Sb.	sbírky
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
spol.	společnost
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
str.	strana
SSSR	Svaz sovětských socialistických republik
Tab.	tabulka
tzn.	to znamená
tzv.	takzvaně, takzvaný
VŠB- TUO	Vysoká škola báňská- technická univerzita Ostrava
žel. st.	železniční stanice
%	procenta
§	paragraf

## **Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce**

Prohlašuji, že

- jsem byl(a) seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou (bakalářskou) práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst.3);
- souhlasím s tím, že diplomová (bakalářská) práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové (bakalářské) práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové (bakalářské) práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou (bakalářskou) práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne .....

.....

jméno a příjmení studenta

## **Seznam obrázků**

Obr. 2.1 Dopravní prostředky MHD

Obr. 3.1 Znak města Třinec

Obr. 3.2 Lanová dráha Oldřichovice - Javorový vrch

## Seznam tabulek

Tab. 2.1 Základní údaje o krajích - počty územních a správních jednotek

Tab. 3.1 Základní charakteristika správního obvodu obce s rozšířenou působností Třinec

Tab. 3.2 Počet obyvatel příslušných národností

Tab. 3.3 Demografická struktura správního obvodu obce s rozšířenou působností Třinec

Tab. 3.4 Počet přepravených cestujících na linkách MHD Třinec

Tab. 4.1 Tržby MHD Třinec - kumulativně (v Kč)

Tab. 4.2 Tržby MHD Třinec (v Kč)

Tab. 4.3 Náklady MHD Třinec - kumulativně (v Kč)

Tab. 4.4 Náklady MHD Třinec (v Kč)

Tab. 4.5 Předběžný odborný odhad a skutečnost dopravce

Tab. 4.6 Náklady pohonných hmot dopravce Veolia Transport Morava a.s.

Tab. 4.7 Vývoj cen jízdného MHD Třinec (v Kč)

Tab. 4.8 Průměrné ceny pohonných hmot včetně DPH (v Kč/l)

Tab. 4.9 Vývoj DPH od roku 1993 - 2013



## **Seznam grafů**

Graf 4.1 Tržby MHD Třinec (v Kč)

Graf 4.2 Náklady MHD Třinec (v Kč)

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1 Schéma linek MHD Třinec

Příloha č 2. Mapa tarifních zón ODIS

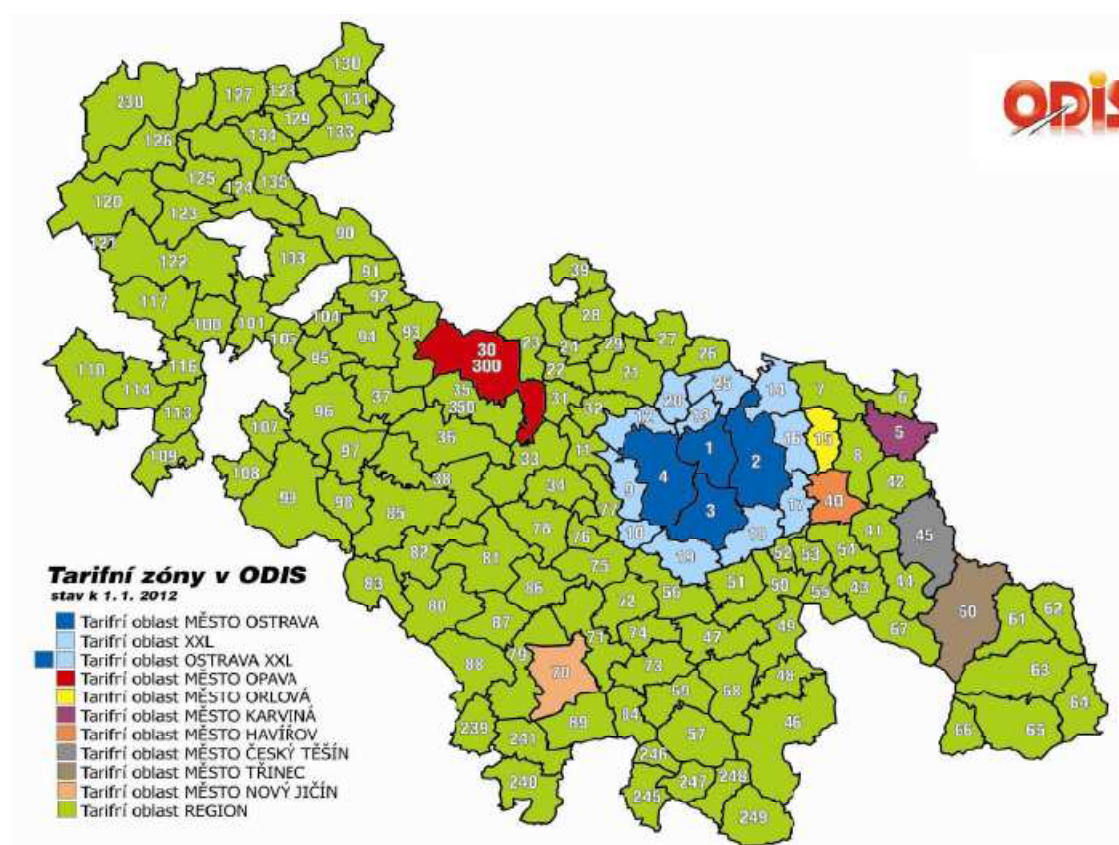
# Přílohy

## Příloha č. 1 Schéma linek MHD Třinec



Zdroj: VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. Schéma vedení linek MHD Třinec. [online]. 2012, [cit. 2012-05-01]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/res/data/009/000989.pdf>

## Příloha č. 2 Mapa tarifních zón ODIS



Zdroj: VEOLIA TRANSPORT MORAVA A.S. *Mata tarifních zón ODIS s výčtem integrovaných měst a obcí.* [online]. 2012, [cit. 2012-05-01]. Dostupné z: <http://morava.veolia-transport.cz/res/data/009/001028.pdf>

1-4 Ostrava

5 Karviná

9 Klimkovice, Vřesina

10 Jistebník

12 Dobroslavice, Děhylov, Velká Polom

13 Ludčeřovice, Hlučín- Bobrovníky

14 Bohumín

15 Orlová

16 Petřvald

17 Šenov, Václavovice

18 Paskov, Řepiště, Vratimov

19 Brušperk, Krmelín, Stará Ves. n. Ondřejnicí

20 Hlučín

25 Hněvošice, Služovice, Štěpánkovice

40 Havířov

45 Český Těšín, Chotěbuz, Ropice

60 Třinec

70 Nový Jičín, Šenov u Nového Jičína